autopista

conduciendo tu pasión desde 1961

TOYOTA YARIS CROSS
MÁS EN TODO

CUPRA AL ATAQUE

PROBAMOS LAS VERSIONES VZ 2.0 TSI/333 Y 1.5 e-HYBRID

CUPRA LEÓN

CUPRA FORMENTOR

Y ADEMÁS **PRUEBA** PEUGEOT E-308 **CONTACTOS** JEEP WAGONEER // RENAULT MASTER
FORD KUGA HYBRID // HYUNDAI TUCSON // JEEP AVENGER 4Xe

CONTACTO
VW TIGUAN
IMPULSO AL ÉXITO

SUPERPRUEBA
MAZDA MX-30
ALGO DIFERENTE

PRUEBA RETRO
VW 181
PARA LA GUERRA DIARIA

autopista Nº 3.220 // AGOSTO 2024

Nº 3.220 / 4,5 €
AGOSTO 2024

8 414520 000013 03220

lanzarotecaliente.com

NUEVO EXPLORER 100% ELÉCTRICO

Hasta 787 km de autonomía urbana
(602 km autonomía combinada)

Velocidad de carga del 10% al 80%
en solo 26 minutos

Pide ya el tuyo.

Ford | ACERCANDO EL MAÑANA

ford.es

Gama Explorer EV sin opciones: Consumo eléctrico (kWh/100 Km) en Ciclo ciudad de 10,4 a 13,1 y en Ciclo combinado 13,9 a 16,6. Emisiones de CO2 WLTP 0 g/Km. Autonomía estimada en Ciclo urbano: Desde 673 Km hasta 787 Km. Autonomía en Ciclo combinado: Desde 532 Km hasta 602 Km. Valores de consumo, emisiones y autonomía obtenidos según el ciclo de homologación WLTP. La autonomía real puede variar debido a diversos factores (entre otros, condiciones meteorológicas, estilo de conducción, perfil de la ruta o estado del vehículo).

autopista

AUTOPISTA es el miembro español del Comité Organizador: www.caroftheyear.org

Autopista (España)
Firmenauto (Alemania)
Auto (Italia)
Autovisie (Holanda)
Automobil Revue (Suiza)
Autocar (GB)
Vi bilägare (Suecia)
Auto Trends (Bélgica)
L' Automobile Magazine

Directora General Motor: María Wandosell
Director: Juan Ignacio Eguiara (jieguiara@slib.es)
Directora de Arte: Virginia Ortiz
Director Autopista.es: Jordi Moral (jmoral@slib.es)

Redacción: autopista@slib.es
Redacción: Raúl Roncero (rroncero@slib.es) Jefe de Pruebas y Producto, Óscar Díaz (odiaz@slib.es) y Teresa de Haro (tdharo@slib.es).
Departamento de Arte: Ramón Cánovas.
Eventos: eventos_motor@slib.es Raúl Moreno (Director)
Tecnología Editorial: Tomás García (Director) y Alberto Vicente.
Publicidad: Raúl Moreno.
Producción: Manuel Torres.
Client Services: coordinacionpublicidad@slib.es Begoña Calvo, Raquel Carrasco.
SEDE. Madrid: Nestares 20. 28045. Tel.: 91 347 01 00.

SPORTLIFE
MOVILIDAD, COMUNICACIÓN Y EVENTOS

Presidenta y Consejera Delegada: María Wandosell
Director General de Deportes: Francisco J. Chico
Director Financiero, RRHH y Operaciones: Carlos Martínez.

Suscripciones y Números Atrasados:
Email: suscripciones@slib.es
Teléfono: 91 060 44 83
web: suscripciones.sportlifeiberica.es
Horario: Lunes a Viernes de 09:00h a 18:00h. Julio y Agosto de 08:00h a 15:00h

Imprime: ROTOCOBRHI Ronda de Valdecarrizo nº 13. 28760 Tres Cantos (Madrid). **Distribuye:** Compañía de Distribución Integral de Publicaciones Logista, S.L. - Calle del Trigo, 39 – Edif. B - Pol. Ind. Polvoranca – 28914 Leganés (Madrid) - Tfno.: 91 665 71 58. **Transporte:** Transportes Boyaca S.L. Carretera M-206 Loeches A Torrejon De Ardoz (km 4.500), Loeches (Madrid) - **Tfno.:** 918 30 45 91
Depósito legal: M-13509-1961
AUTOPISTA contiene material editorial de la revista alemana editada por Motor Presse Stuttgart GmbH & Co.KG

© Prohibida la reproducción total o parcial de textos, dibujos, gráficos y fotografías, sin la previa autorización. Esta publicación es miembro de ARI y FIPP. Difusión controlada por OJD.

PRECIO: 4,5 euros, IVA incluido. Canarias: 4,65 euros, gastos de transporte incluidos. Ceuta y Melilla: 4,5 euros, gastos de transporte incluidos. Printed in Spain

Si no encuentras nuestras publicaciones, te indicaremos el punto más cercano en: encuentratukiosco@logista.es

PEFC Certificado
El papel de esta publicación procede de bosques gestionados de forma sostenible
www.pefc.es
PEFC/14-38-00296

JUAN IGNACIO EGUIARA
[DIRECTOR]
jieguiara@slib.es

Buen ejemplo

La armada Cupra se refuerza. De pocas marcas de las llamadas de nuevo cuño se ha hecho un mejor trabajo que con la de la firma española. Quien iba a decir que aquel acrónimo de las palabras Cup y Racing, para dar vida a versiones deportivas de algunos modelos de Seat, iba a tener finalmente una entidad propia. Y todavía menos podríamos pensar que tendría un peso en el Grupo tan importante y relevante. Y fruto de ello son modelos que combinan muy bien ese talante deportivo de donde nació el nombre con una belleza característica que no deja indiferente a nadie. Dentro de la abundancia de modelos en el mercado, los Cupra se diferencian mucho y son objeto de deseo y admiración. Y la mejor prueba de ello es el éxito del Formentor, un coche que gusta a todo el mundo sin excepción. Y para renovarlo lo mejor ha sido tocarlo lo justo, para modernizarlo sobre todo con los grupos lumínicos pero sin perder la esencia de un producto que tiene el equilibrio perfecto.

Lo mismo podemos decir del León, aunque este modelo ya viene siendo un éxito desde hace décadas también bajo el paraguas de Seat. Todas sus generaciones han sido un éxito y por ello tenía más que asegurado su triunfo en el garaje de Cupra. Sus versiones deportivas han sido un referente entre los compactos, pero ahora también en variantes híbridas. El caso es que Cupra va a potenciar su electrificación, con modelos como el Tavascan presentado recientemente, pero nunca va a olvidar ese potencial de la deportividad, alma de donde nació su propio nombre.

Pues a pesar de estos dos grandes protagonistas, tenemos en este número de Autopista muchos contactos y pruebas de modelos cada cual más interesante. Uno de ellos es la superprueba de un Mazda MX-30 que no deja indiferente a nadie. El que quiera algo que se salga de la norma ya sabe que en la firma nipona tienen varias ofertas interesantes. También probamos a fondo un Peugeot E-308 que representa un valor seguro en este complicado mundo de los compactos eléctricos. Y sumamos a todo ellos, varios contactos de coches cada cual más interesante donde ya nos descubren sus armas de cara al fin de año.

También hay que mencionar el trabajo del Grupo Renault para impulsar su electrificación en todos los sentidos, y estuvimos en esta ocasión en su red de factorías destinadas a este fin, que se englobará bajo el nombre de Electricity. Queda claro que por ellos no será que este camino hacia el mundo de los coches eléctricos sea un fracaso. El camino está emprendido, aunque será más lento de lo que todos pensábamos. Prueba de ello es que muchas marcas que tenían el discurso de que muy pronto solo fabricarían coches eléctricos, ahora están reculando con que sus híbridos seguirán durante mucho tiempo en el mercado.

Dentro de la abundancia de modelos en el mercado, los Cupra se diferencian mucho y son objeto de deseo y admiración

SUMARIO

Toda la información al minuto en autopista.es

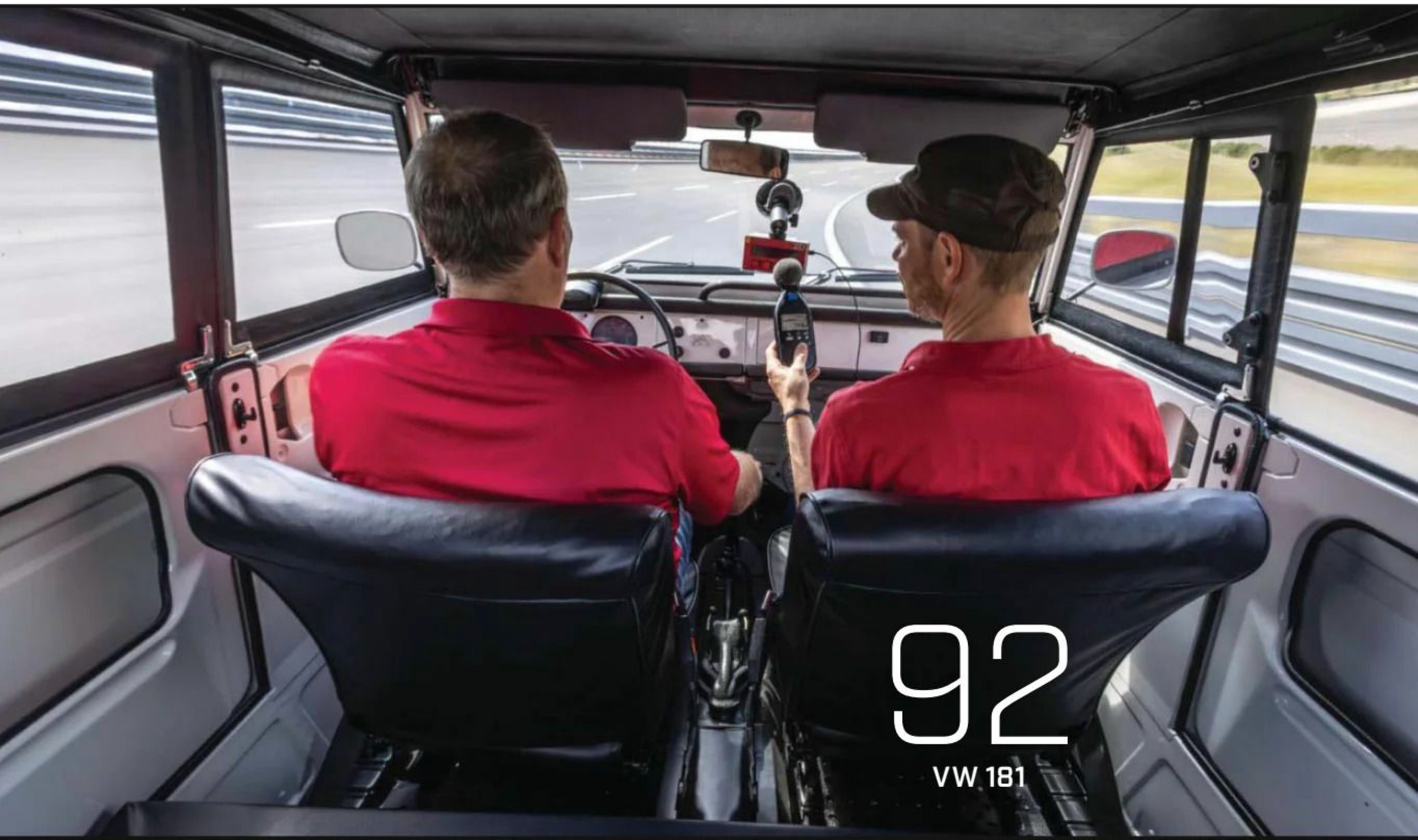
[Nº 3.220 | AGOSTO 2024]

COCHES

14 Jeep Avenger 4xe
18 Cupra Formentor
24 Cupra León
30 Ford Kuga Hybrid
34 Hyundai Tucson
36 Jeep Wagoneer S
40 Toyota Yaris Cross
46 Renault Master
50 VW Tiguan
58 Peugeot E-308
66 Mazda MX-30
92 VW 181

ENLACE AL CANAL
x.com/byneontelegram
O escanea el código qr.

x.com/byneontelegram
byneon
Neon147



92
VW 181

36
JEEP WAGONEER

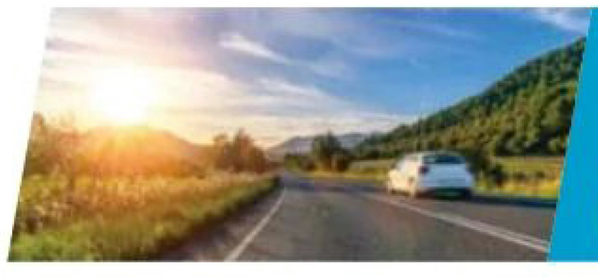
46
RENAULT MASTER

ACTUALIDAD

76 Electricity

REPORTAJES

82 Cargadores en Europa



Zona de consulta

Todas las características de los coches con etiqueta C

PÁG. 106

Nuevo

Škoda Kodiaq

Persigue lo que amas

Descubre el nuevo Škoda Kodiaq, un SUV de hasta 7 plazas con la última tecnología, mayor sensación de amplitud con su techo panorámico y un maletero de 910 litros con espacio para todo lo que te apasiona.

Ahora también disponible en versión híbrida enchufable con hasta 123 km de autonomía eléctrica, la mayor de su segmento. Porque cuando algo nos gusta de verdad, nada nos detiene.

Consumo de combustible Nueva Gama Škoda Kodiaq Design combinado WLTP (l/100 km): 0,4-6,6 l/100 km, consumo de energía combinado WLTP (Wh/km): 17,5-18,8 Wh/km, emisiones de CO_2 (g/km) WLTP: 10-174 g/km.

Kodiaq

ŠKODA

IMPACTO

VICTORIA ÉPICA

Las 24 Horas de Le Mans son siempre muy difícil de ganar. Y si no que se lo digan a nuestro compatriota Miguel Molina que lo ha intentado muchas veces pero sólo este año junto con sus compañeros Antonio Fuoco y Nicklas Nielsen lo han logrado a bordo de un Ferrari número 50 que batió a muchos rivales de esta nueva categoría Hypercar que ha demostrado una igualdad y una emoción sin parangón. Prueba de ello es la incertidumbre de si tendría que parar una vez más el Ferrari después de tener la carrera más o menos controlada pero tuviera que parar en boxes a cerrar una puerta y provocaba que su estrategia de repostajes se viera alterada. Afortunadamente para ellos y desgraciadamente para su seguidor el Toyota número 7 pudieron terminar sin hacer una parada extra al final.

FOTO: CORDON

[RETRO]

SOLITUDE REVIVAL

Casi 60 años después de la última carrera, el "Solitude Revival" (del 22 al 23 de junio de 2024) recordó al automovilismo de entonces, cuando coches de fórmula, GT, deportivos y prototipos circulaban por el bosque en las afueras de Stuttgart. "Estamos encantados de haber podido estar allí con vehículos y pilotos legendarios cuando el antiguo circuito de carreras volvió a la vida durante dos días. El antiguo Solitudering es perfecto para esto: sus carreras atrajeron entonces a 150.000 visitantes y no ha perdido su fascinación hasta el día de hoy", afirmó Achim Stejskal, director del Museo y Patrimonio Porsche.

El "Solitude Revival" reunió a pilotos y entusiastas del automovilismo en activo y antiguos. Siete vehículos deportivos especiales del departamento de Patrimonio y Museo Porsche participaron en recorridos de demostración de distintas clases. Todos los vehículos históricos de carreras y de carretera que están firmemente anclados en la historia del fabricante de automóviles deportivos. Los pilotos no son menos especiales que los propios vehículos.

Además, Porsche Heritage and Museum llevó tres vehículos con eFuels en el depósito al antiguo circuito de carreras: 550 Spyder, 911 Carrera 2 Cup y 911 GT3 Rallye. El fabricante de vehículos deportivos ve en los eFuels un complemento útil a la electromovilidad. Porsche es un impulsor de la innovación en este ámbito.

FOTO: PORSCHE

IMPACTO

UN RALLYE DIFERENTE

El rallye de Cerdeña es una prueba diferente a todas, y no porque se celebre en una isla, sino porque los tramos de tierra y sus trampas de piedra pues acaban de causar estragos entre los participantes. Y si no que se lo digan a Ogier que perdió en rallye en los últimos metros debido a un pinchazo que le obligó a ceder en el último tramo todos los segundos de ventaja que llevaba sobre Tänak. Debido a eso acabó perdiendo el rallye por 0,2 segundos, lo que significa la diferencia más estrecha en la historia del WRC, junto con el Rallye de Jordania de 2011 donde Ogier también fue protagonista pero esa vez en positivo, ya que se llevó el triunfo por delante de Latvala.

En la foto pasando el Hyundai de Neuville por uno de los pueblos de la isla antes de que su equipo pudiera celebrar el triunfo del estonio y su liderato de marcas.

FOTO: AGENCIAS

Jeep
AV-004XE

JEEP AVENGER 4XE

EL QUE FALTABA EN LA GAMA CON TRACCIÓN TOTAL Y ETIQUETA ECO

La gama del Jeep Avenger estará al completo a finales de año con esta que ya hemos podido ver. Se trata de la versión 4xe porque es híbrida (48 voltios) con un motor delantero de gasolina de 1,2 litros más otro eléctrico de 21 kW en la caja de cambios de doble embrague de 6 velocidades para el eje delantero, y otro motor eléctrico trasero también de 21 kW para el trasero. Además de tracción total sin túnel de transmisión, adquiere la etiqueta ECO de la DGT. Era el que faltaba en la gama de este modelo que es uno de los pilares de la gama en ventas y que cada día adquiere más adeptos.

De esta forma, el Avenger puede acaparar más compradores. La tracción total funciona de forma automática y muy eficientemente según anuncia la marca. Por "bloques". Siempre que se circule en tracción a las cuatro ruedas, el reparto será del 50/50%. Pero entre 30 y 90 km/h el eje trasero se activa solo si es necesario. Por encima de 90 km/h la tracción es delantera únicamente. Se entiende, claro, que ahí no se está practicando el todoterreno y se prima el consumo de combustible. Dispone de mando Selec-Terrain para decidir entre funciones Auto (4x4 solo a demanda), Snow para la tracción total y control de estabilidad en carreteras de invierno, Sand&Mud para terrenos más complicados y ajustes diversos específicos, y Sport que lo da todo cuando de potencia y tracción total se habla.

Equipado para la ocasión, además es fácil diferenciarlo. Sobre el capó puede llevar una pegatina en negro mate que es opcional y para evitar reflejos del sol, pero lo que sí es de serie son las ruedas M+S All Terrain, la altura libre al suelo aumentada (210 mm), los paragolpes reforzados, el gancho de remolque trasero, los asientos impermeables, las luces delanteras antiniebla más elevadas, las barras del techo, etc.). También mejores aptitudes TT, como los 22 grados de ángulo de ataque, los 21 del ventral o los 35 del de salida. Todo ello con un buen equipamiento de ADAS, etc.

Jeep aumenta las ventas del Avenger en Europa y las previsiones son de un 25% este año y también el que viene.

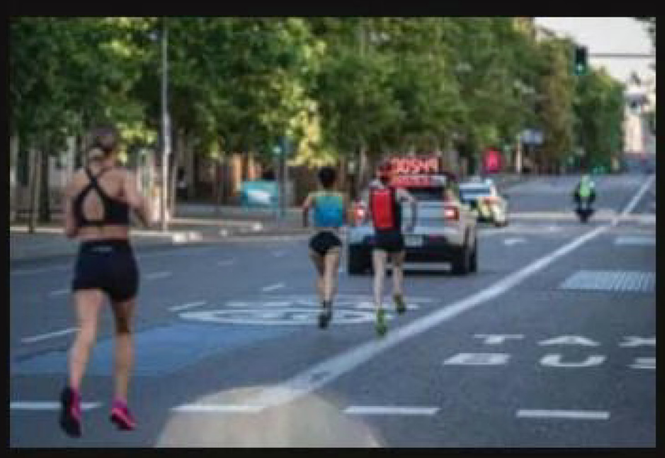
APTITUDES
El Avenger 4xe es un buen todoterreno para hacerse rutas. Más alto, tracción total con el motor eléctrico trasero, ruedas M+S All Terrain, protecciones laterales...

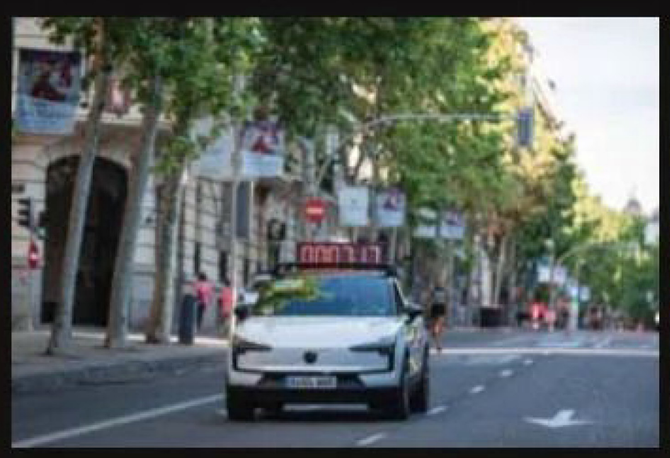
VOLVO VEHÍCULO OFICIAL DEL 20 ANIVERSARIO

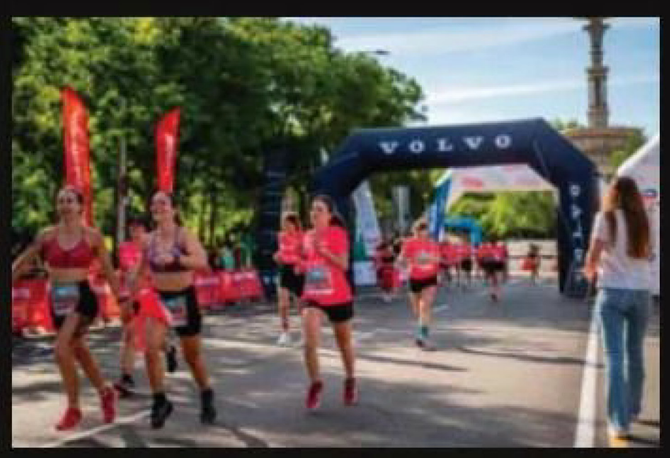
CARRERA DE LA MUJER

Desde sus inicios, Volvo siempre ha sido una marca que ha cuidado de las personas. Lo lleva en su ADN como lo demuestra que siempre ha pensado en su seguridad lo que le ha llevado a ser el fabricante de coches más seguro del mercado. Pero también es la más comprometida con el medio ambiente, siendo su último modelo, el EX30, el mejor representante de esa responsabilidad con las personas y el objetivo de dejar un mundo mejor a las siguientes generaciones. Un eléctrico compacto con un precio supercompetitivo que será la referencia en el mercado de los próximos años.

Por todo ello Volvo está presente en la Carrera de la Mujer Central Lechera Asturiana en este 2024 que el evento celebra su 20 aniversario. Los coches que abren y cierran carrera son de la marca Volvo y todas las mujeres que participan en la carrera están conociendo toda la gama a través de esta participación. Y es que el deporte es una buena manera de vincular el espíritu de la marca con los valores que representa por ello también patrocina eventos de golf, esquí o pádel.







CARRERA DE LA MUJER

CENTRAL LECHERA ASTURIANA

ÚNETE A LA MAREA ROSA

OYSHO

20 ANIVERSARIO CARRERA DE LA MUJER

Santander

VEHÍCULO OFICIAL VOLVO

Fitness · Daiichi-Sankyo · AstraZeneca · DRUNI

GRAN CANARIA 10 de marzo | **VALENCIA** 14 de abril | **MADRID** 12 de mayo

VITORIA 2 de junio | **GIJÓN** 16 de junio | **A CORUÑA** 22 de septiembre

ZARAGOZA 20 de octubre | **SEVILLA** 27 de octubre | **BARCELONA** 17 de noviembre

www.carreradelamujer.com

2225 MRH

[56.180 € | 272 CV | 0,4-0,6 L/100 KM | ETIQUETA 0]

EQUILÁTERO

Eficaz, eficiente y emocionante. Todo dependerá del motor elegido, eso es cierto, pero abrir boca en este primer contacto con el mejorado híbrido enchufable o el nuevo TSi de 333 CV nos permiten saborear el auténtico ADN de la marca en un formato tan divertido y bien puesto a punto como el Formentor.

RAÚL RONCERO. FOTOS: CUPRA

Doble jornada de Cupra en la que hemos tenido ocasión de probar la renovada gama Formentor y León, así que vamos a distribuir los contenidos centrándonos aquí en la nueva versión híbrida, dejando las impresiones del nuevo motor 2.0 TSi con 333 CV para el León que encontrarás en las páginas siguientes, coche y versión que por cierto hemos tenido ocasión de conducir en un ramo cerrado de carretera de montaña... Palabras mayores. Este nuevo 1.5 e-Hybrid del que aquí vamos a dar buena cuenta es también común con las dos carrocerías del León, así que seguro que te podrás hacer una composición de lugar si permutas el "continente", porque en realidad, aunque sea algo más alto y voluminoso, si algo si algo sigue siendo excepcional en el Formentor es que tiene un comportamiento verdaderamente impresionante.

DOS EN UNO

Cuando un híbrido enchufable te da autonomías que superan los 100 km en modo eléctrico, tienes realmente dos coches en uno. Me resulta un tanto curioso que VW haya conseguido la misma cantidad de kilómetros en el Tiguan equivalente, mucho más grande y voluminoso, aunque lo verdaderamente importante es que el Formentor casi duplica la autonomía "a pilas" de la anterior versión, asegurándote mayor número de desplazamientos sin gastar una gota de combustible.

La doble ventaja es que la batería ocupa el mismo volumen pasando de 10,8 a 19,7 kWh de capacidad —también de 130,8 a 171,4 kg de peso—, con lo cual, roba la misma capacidad de maletero respecto a versiones térmicas —que no es poco— aunque también permite realizar cargas a 11 o 50 kW, ofreciendo también mayores posibilidades de uso si quisiéramos aprovechar la parada de descanso para meterle un “chute” a la batería: en corriente continua, pasa del 10 al 80% en sólo 26 minutos teóricos. El otro gran cambio es que se deja de utilizar el 1.4 TSi en favor del 1.5 e-TSi. La versión más potente alcanza ahora 272 CV —habrá otra de 204 CV—, aunque ofrece el mismo par, 400 Nm, que la anterior versión de 245 CV. Pero las mejoras no están sólo ahí, en los datos de rendimiento, sino en la experiencia de conducción, mejorada, pero aún falta de un detalle para ser realmente un híbrido enchufable perfecto si, además, le añadimos el apellido deportivo, implícito en los acabados VZ de la marca.

EL MOTOR TÉRMICO DE LOS 1.5 E-HYBRID ES MÁS EFICIENTE Y LA NUEVA BATERÍA CASI DUPLICA LA AUTONOMÍA ELÉCTRICA DE LA ANTERIOR VERSIÓN

Habida cuenta de que el motor eléctrico de 115 CV aporta por sí sólo 320 Nm de par, el grupo ha decidido mantener un cambio DSG de seis marchas en lugar de utilizar una caja con una relación adicional como tienen el resto de versiones, algo que hemos echados en falta en algunas situaciones para conseguir saltos entre marchas más cerrados en carretera de montaña. Como antes, el usuario puede administra la energía eléctrica en dos modos, bien utilizando el coche como eléctrico puro hasta que se agota la batería o como híbrido casi convencional, con mayor o menor tasa eléctrica en función de si la batería está agotada o tiene algo de carga.

Independientemente de la mayor autonomía eléctrica, de que gracia a ello puedes conseguir costes de uso ridículos en uso urbano o reducir significativamente el consumo medio en desplazamientos largos, la mayor ventaja de este sistema es que reduce, aunque no llega a eliminar por completo, el tiempo en el que el sistema acopla el motor térmico y eléctrico cuando circulamos en modo híbrido y demandamos aceleración súbita, existiendo situaciones en las que seguimos notando un ligerísimo y algo molesto vacío de potencia. La sensación al volante es semejante a cuando un cambio de marchas

DISEÑO EMOCIONAL
Lo mires por donde lo mires, los rasgos del Cupra Formentor son poderosamente llamativos. El habitáculo dispone de un mayor porcentaje de materiales sostenibles, pero podrían haberse evitado el uso de algunos plásticos en la zona inferior.

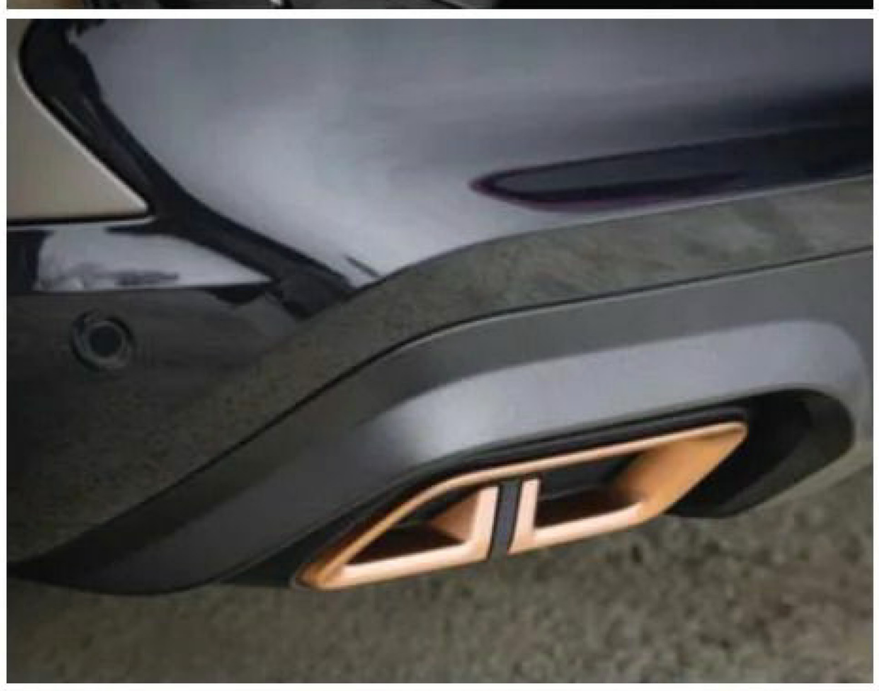
ASÍ QUEDA LA GAMA

No todos pueden tener un híbrido enchufable en casa, ni gastarse 56.180 euros, el nuevo precio del VZ 1.5 e-Hybrid más potente —su anterior versión de 245 CV costaba 48.650 euros—. Ni todo los clientes se "acercan" a Cupra buscando las máximas prestaciones, aunque probablemente, sí las mejores sensaciones de conducción, aunque es un binomio que en el Formentor alcanza la perfección con el nuevo 2.0 TSi de 333 CV, Con Torque Splitter incluido y sustituto natural del VZ5. Y es que, si algo ha contribuido al enorme éxito que ha tenido este SUV han sido, indudablemente, sus motores de acceso, ahora mejorados con un 1.5 e-TSi DSG/7 que nos permiten disponer de un magnífico motor de gasolina con 150 CV y etiqueta ECO, aunque con un precio de entrada de 38.180 euros. Se mantendrá el 1.5 TSi manual —con etiqueta C— con 150 CV, así como el 2.0 TDi con la misma potencia y distintivo medioambiental, pero el resto de motorizaciones dan un paso al frente en rendimiento. El e-Hybrid menos potente sigue ofreciendo 204 CV, pero también duplica la autonomía eléctrica. El anterior 2.0 TSi de 190 CV con tracción 4Drive ofrece ahora 204 CV mientras que el VZ 2.0 TSi de 245 CV y tracción delantera pasa ahora a rendir 265 CV. En conjunto, una gama ligeramente orientada hacia las prestaciones y experiencia de conducción, pero también realmente equilibrada.

TAMBORES DE GUERRA
Los nuevos VZ equipan un sistema activo que refuerza el sonido del motor. En detalle, ronca —aunque sonora sólo en su justa medida— línea de escape Akrapovic de los TSi/333.

EN DETALLE

Además de la pantalla central de 12,9 pulgadas con nuevo sistema operativo, el Formentor estrena también pequeños cambios de diseño en la consola central o paneles de puertas, así como nuevos tapizados y tejidos. Los VZ equipan asientos realmente cómodos y eficaces. Cupra no ha modificado el espacio interior ni la capacidad de maletero, reducida a 345 litros en los e-Hybrid frente a los 450 litros de las versiones térmicas con dos ruedas motrices. Los escapes del e-Hybrid, "humillados" en favor de un embellecedor.



duda o no es todo lo rápido que se desea. Pero hay también hay que reconocer que el conjunto mecánico es más poderoso, agradable y refinado que antes, mostrando también, como buen VZ que es, tintes deportivos en su carácter mecánico cuando entrega toda la potencia conjunta, en acústica en función del modo elegido y, cómo no, también es su delicioso chasis incluso cuando esta versión no se puede considerar un peso pluma.

Como eléctrico, es un vehículo con el que te puedes desenvolver con absoluta destreza por su capacidad de aceleración o la velocidad máxima que puedes mantener de forma constante si necesitas utilizar algún tramo de autopista. Como híbrido, resulta un coche verdaderamente eficiente en el que, si sales con la batería cargada de casa, puedes tener constante apoyo eléctrico durante las dos primeras centenas de kilómetros hasta que la batería comienza a mantenerse, recurriendo en ocasiones al motor térmico. En conjunto, las medias globales de consumo que puedes conseguir si circulas con normalidad son realmente moderada.

El chasis no ha necesitado grandes cambios, ofreciendo lo mejor de dos mundos en este acabado VZ, con su características estética musculosa y decoración específica, pero también con frenos más poderosos —deja como opción la posibilidad de montar un equipo Brembo—, ruedas de 19 pulgadas, suspensión adaptativa con 15 posibles ajustes y modo Cupra dentro de los perfiles de conducción para disfrutar de una equilibradísma puesta a punto gracias a ayudas de conducción que te respetan si advierten buen nivel de conducción. Es cierto que en esta versión híbrida se sientes los kilos, que no las inercias de su tren posterior, aunque al igual que sucede con el León, sobresale una efectividad a toda prueba, una facilidad de conducción inigualable y una comodidad de suspensión francamente impresionante incluso en las configuraciones más críticas.

Ya sabes que hay pequeños cambios estéticos o que dentro del habitáculo el Formentor también dispone de un nuevo sistema multimedia más avanzado, con 12,9 pulgadas, pero en el que, a mi juicio, también falta por simplificar las funciones ligadas al sistema de híbrido enchufable; mientras que los diferentes modos de conducción se seleccionar desde el mando satélite del volante, para configurar entre circulación eléctrica o híbrido hay que acceder al correspondiente menú de la pantalla y, una vez ahí, elegir entre uno y otro modo.

FIRMA LUMINOSA
Los dos extremos del coche disponen de grupos ópticos con nuevo diseño o tecnología. Los delanteros pueden tener, por primera vez, de tipo led matricial. Atrás, expresiva iluminación de costa a costa integrando el logo de la marca.

PROBADO TAMBIÉN EL 2.0 TSI/333 CON TORQUE SPLITTER, PUEDE QUE NO LLEGUE A BORRAR DE TU MEMORIA AL PODEROSO VZ5, PERO RESPONDE MÁS RÁPIDO Y TIENE UN TREN DELANTERO AÚN MEJOR

DATOS TÉCNICOS

Precio **56.180 €**

MOTORES Y TRANSMISIÓN

Potencia global sistema	200 kW (272 CV)
Par global sistema	400 Nm
Motor térmico	
Tipo	Delantero transversal, de 4 cilindros en línea. Ciclo Miller
Cilindrada y cotas	1.498 cm^3-74,5 x 85,9 mm
Alimentación	Inyección directa de gasolina, turbocompresor de geometría variable e intercooler
Compresión	11,5:1
Potencia máxima	130 kW (177 CV) CEE a 5.500-6.000 rpm
Par máximo	230 Nm a 1.500-4.000 rpm
Motor eléctrico	
Potencia máxima	85 kW (115 CV)
Par máximo	330 Nm
Baterías	
Tipo	Iones de litio
Capacidad	19,7 kWh
Potencia / tiempo de carga en CA	11 kW / 2 horas 30 minutos
Potencia / tiempo de carga en CC	50 kW / 26 minutos

BASTIDOR Y CARROCERÍA

Susp. delantera	Independiente McPherson
Susp. trasera	Independiente multibrazo
Frenos delanteros	Disvo ventilado de 340 mm
Frenos traseros	Disco ventilado de 3100 mm
Dirección	Cremallera eléctrica
Neumáticos	245/40 R19
Coeficiente Cx	No disponible
Largoxanchoxalto	4.451 x 1.839 x 1.537 mm
Batalla	2.679 mm
Peso oficial	1.742 kg
Depósito comb.	40 litros
Maletero	345 litros

RENDIMIENTOS OFICIALES

Velocidad máx.	220 km/h
Acel. 0-100 km/h	7,2 s
Consumo combinado WLTP	0,4-0,6 l/100 km
Auton. eléctrica	108-119 km
CO_2	10-13 g/km

OPINIÓN

Raúl Roncero

CUPRA, MÁS EXCLUSIVA

Cupra se acerca o traspasa peligrosamente el punto de corte que delimita precios Premium de marcas que no lo son tanto, pero la verdad es que por contenido, equipamiento, calidad mecánica, efectividad o placer de conducción, hay pocos coches que puedan ofrecer más por menos. Sus dos nuevos buque insignia, el e-Hybrid de 272 CV y el TSi/333 dejan claro que el Formentor va a por todas.

E
2457 MPV

[N.D. € | 333 CV | N.D. L/100 KM | ETIQUETA C]

LA ALFOMBRA RACING

Cuando te "sueltan" una liebre/piloto en un tramo de montaña cerrado al tráfico es porque tienes mucha confianza en las manos de tus invitados... o aún mucha más en el comportamiento de tu coche. Este nuevo Cupra marca hitos de potencia en la marca, pero sobre todo, en la facilidad con la que se puede pilotar a ritmos endiablados.

RAÚL RONCERO. FOTOS: CUPRA

Lo que en un circuito o pista de pruebas como el que utilizamos habitualmente nosotros entendemos como ir deprisa, en una estrecha carretera de montaña —debidamente cerrada al tráfico, eso sí—, con sus correspondientes guardarraíles y cercanía de vegetación o gruesos árboles implica tener una percepción de la velocidad y el riesgo completamente diferente. No sé lo que nuestra "liebre", tirando de nosotros, se pudo guardar bajo la manga, pero os aseguro que dada la posibilidad de poder aprovechar cada metro de asfalto y cada milímetro de los dos carriles, jamás había podido conducir tan rápido y con tan poco "respeto" en carretera "abierta".

MILIMÉTRICO

Claro que ayuda muchísimo tener la seguridad de que no puede aparecer nadie de frente y puedes trazar a tu antojo todas las curvas ciegas, pero la verdadera magia la pone el propio coche gracias a tres características que, todas juntas, no las recuerdo en ningún otro deportivo semejante: una es una efectividad altísima; otra la facilidad con la que esta versión te permite conducir con el cuchillo entre los dientes; y la última y no menos importante, una comodidad verdaderamente asombrosa.

También es cierto que podemos encontrar algún resquicio de malas noticias. El por ahora León más potente de la historia sólo está disponible en versión Sportstourer, eso sí, también todo talento por sus musculada carrocería o abundante espacio interior. Y también es muy posible que algún cliente vea precisamente en su nobleza cierta falta de talante en su chasis, aunque Cupra te proporciona las herramientas necesarias para que el corazón se te pueda escapar del pecho. Sería algo tan sencillo como activar el modo Drift que posibilita el especialísimo diferencial posterior Torque Splitter, y que al igual que el motor 2.0 TSi de 333 CV, también hereda del renovado Audi S3 —o del anterior Formentor VZ5—, aunque

LA EFECTIVIDAD DEL LEÓN 2.0 TSI/333 ES VERDADERAMENTE DESCONCERTANTE, PERO SOBRESALE, POR ENCIMA DE TODO, LA FACILIDAD CON LA QUE PUEDES CONDUCIR RAPIDÍSIMO

no es nada recomendable utilizarlo en carretera abierta y de hacerlo, requiere de manos bastante expertas porque provoca sobrevirajes muy violentos.

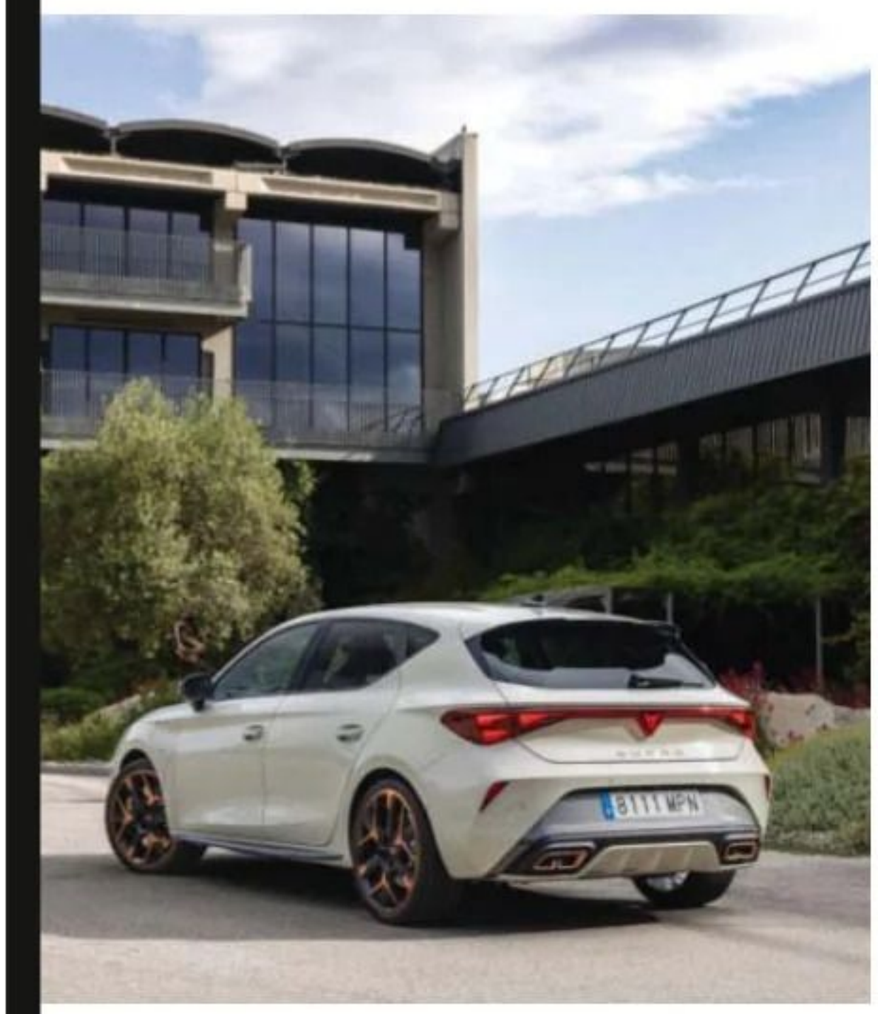
El punto medio entre control y agilidad —sigue sobresaliendo lo primero— se puede alcanzar combinando el modo Cupra con el control de estabilidad en modo deportivo, el cual parece dejar cierto margen de seguridad no sólo en función de la lectura que reciba de diferentes acelerómetros, sino también de sensores que parecen interpretar a la perfección el nivel de pilotaje del conductor para darte más libertad. Detrás de la puesta a punto, afinación y visto bueno de los modos de conducción específicos que emplean los Cupra en general o este León VZ Sportstourer 2.0 TSi/333 4Drive DSG/7 está Jordi Gené, quien me pudo aclarar uno de los, a priori, puntos débiles que había detectado durante la subida del tramo: cuando el cambio de marchas no admite una reducción —entendiéndose que solicitándolo dentro del límite de revoluciones— se debe a que alguna de las ruedas podría encontrar-

GAMA SPORTSTOURER

De momento, dos precios confirmados: 34.650 € para el 1.5 eTSi/150 CV DSG/7 —etiqueta ECO— y 53.720 € para el 1.5 e-Hybrid de 272 CV, motores ambos que también están disponibles en la carrocería de 5 puertas junto con un segundo 1.5 e-Hybrid de 204 CV, el 1.5 TSi/150 manual y 2.0 TDi/150 DSG/7. Como el el VZ 2.0 TSi/333, también es exclusivo de la carrocería familiar el 2.0 TSi/204 4Drive DSG/7.

123 KM EV, 272 CV, 52.250 € Y VZ

Más caro que un Born con el motor de 231 CV y la batería de 77 kWh —41.850 €—, también más que un BMW 120d recién renovado —40.800 €— o que un Mercedes A 250e —50.804 €—, pero el León 1.5 e-Hybrid con 272 CV puede ofrecerte lo mejor de coches tan dispares. Ofrece una autonomía eléctrica más que suficiente para cubrir la gran mayoría de desplazamientos sin la necesidad de arrancar el motor térmico, puede realizar trayectos medio, si usamos debidamente el modo híbrido, con un consumo incluso mejor que el lograría el Serie 1 Diésel, siendo destacable también su eficiencia en viajes maratonianos. Y supera holgadamente no sólo la autonomía eléctrica del híbrido enchufable de Mercedes, también es mucho más eficiente cuando no queda batería y tiene una puesta a punto más dinámica y divertida. La verdad es que con esta motorización y nivel de acabado VZ con el que siempre viene ligado el e-Hybrid más potente de la gama León, no se puede negar que es uno de los compactos más completos, pero a partir de ahora, también uno de los más exclusivos. En el artículo inmediatamente anterior de esta revista, por si aún no has pasado por él, tienes las impresiones de conducción de este nuevo sistema de propulsión a bordo de un Formentor, siendo perfectamente extensibles tanto al León de 5 puertas como al Sportstourer, aunque en el caso de la primera carrocería nos encontramos con su principal condicionante, una capacidad de maletero que se reduce a sólo 270 litros.



SÓLO EN LEÓN 5 PUERTAS

El motor de 2.0 TSi con 300 CV, cambio DSG y diferencial delantero VAQ es, en este caso, exclusivo de esta carrocería.

UN REPASO

El nuevo elemento de mayor importancia es sistema multimedia, tanto más por el funcionamiento del nuevo sistema operativo y el mayor tamaño de la pantalla que por la simplificación de sus manejo, pero es un avance en positivo. Como en el Formentor, hay pequeñas evoluciones de diseño en la consola, paneles puertas o utilización de nuevos tejidos sostenibles. Los faros delanteros adoptan un diseño triangular mientras los traseros pasan a estar conectado con el logo iluminado de la mediante una tira de led

se en el aire en ese instante concreto. La verdad es que en esta configuración mecánica, el cambio de doble embrague sí funciona con la rapidez que lo hacía cuando salió al mercado, ofreciendo una gama de relaciones perfectamente adaptada a carreteras de montaña, pero alineado además por un motor que tiene elasticidad, responde con gran rapidez al acelerador y ofrece mucho poderío, aunque tal vez no demasiada radicalidad.

En carretera abierta, el más potente de los Cupra León jamás fabricados hasta la fecha te proporciona placer exquisito de uso, tal vez incluso superior al que muchos desearíamos en un coche de su especialidad, algo en lo que la amortiguación adaptativa, con los ya habituales 15 posibles ajustes que ofrece la marca —o los diferentes coches del grupo que la utilizan—, tiene tanto que decir como la excelente calidad global del coche o su logrado aislamiento —quizás para su precio se podrían exigir materiales algo mejores en algunas zonas del habitáculo—. A cambio, este León es plenamente utilizable para conducir a diario, usar en familia o incluso viajar perfectamente con él gracias a que su motor no gasta mucho si circulando a velocidades legales, a su amplia capacidad de maletero o acogedor interior en el que, básicamente, se han aplicado los mismos cambios que en el Formentor, destacando la nueva pantalla de 12,9 pulgadas en su sistema de infoentretenimiento.

ESTÉTICA SUTILMENTE RENOVADA
Como en el Formentor, modificaciones en el frontal, faros o la conexión de las luces posteriores con el logo son los principales cambios que afectan a diseño de la carrocería.

La combinación de frenos Akebono opcionales —con pinzas delanteras de seis pistones— y el escape Akrapovic son el mejor complemento directo que puede tener un deportivo como este León. En el primer caso, ese equipo de frenos te aseguran no sólo una capacidad de frenada impresionante, sino resistencia; en el segundo, una emocionante gama acústica con función de bienvenida incluida —si arrancamos el coche con el freno pisado manteniendo el botón de puesta en marcha presionado durante un par de segundos—. Los VZ emplean también un sistema de sonido virtual que refuerza al del motor y se modifica según el modo de conducción elegido en cada momento, ofreciendo una curva sonora más realista y agradable. En modo Individual, este sistema se desconecta al completo dejando abierta la válvula de escape para conseguir el rugido ronco y natural que proporciona el diseño de la línea de escape; no es sobrecogedor, pero sí bastante emocionante.

EL MODO DRIFT SÓLO ES APTO PARA CIRCULAR EN CIRCUITO O PARA MANOS MUY EXPERIMENTADAS PORQUE PROVOCA SOBREVIRAJES MUY VIOLENTOS

DATOS TÉCNICOS

Precio **n.d.**

MOTORES Y TRANSMISIÓN

Potencia global del sistema	248 kW (333 CV) CEE a 5.600-6.500 rpm
Par global del sistema	420 Nm CEE a 2.100-5.500 rpm
Motor térmico	
Tipo	De 4 cilindros en línea, en posición delantera transversal
Cilindrada y cotas	1.984 cm3 - 82,5 x 92,8 mm
Alimentación	Inyección directa/ indirecta con turbocompresor e intercambiador térmico
Compresión	9,3:1
Transmisión	
Tipo	Tracción total permanente con diferencial posterior Torque Splitter. Caja de cambios automática de doble embrague con siete relaciones

BASTIDOR Y CARROCERÍA

Susp. delantera	Independiente McPherson
Susp. trasera	Independiente multibrazo
Frenos delanteros	Disco ventilado 357 mm
Frenos traseros	Disco ventilado 310 mm
Dirección	Cremallera eléctrica
Neumáticos	235/35 R19
Coeficiente Cx	N.D.
Largoxanchoxalto	4.659 x 1.799 x 1.438 mm
Batalla	2.683 mm
Peso oficial	1.651 kg
Depósito comb.	55 litros
Maletero	620 litros

RENDIMIENTOS OFICIALES

Velocidad máx.	250 km/h
Acel. 0-100 km/h	4,8 s
Consumo combinado WLTP	N.D.
CO_2	N.D.

OPINIÓN

Raúl Roncero

EL CLUB DE LOS 333

Primero VW con su Golf R 20 aniversario, luego Audi con su S3, Cupra con el León, y otra vez el VW Golf con la nueva versión R de su más reciente generación: el 2.0 TSi/TFSi es la verdadera joya de sus deportivos, más potente ahora que el motor 2.0 litros Turbo del Honda Civic Type R, y aunque no tan temperamental, sí mucho más eficiente. La guinda al chasis del grupo de coches alemanes la pone el Torque Splitter trasero, pero quien quiera sensaciones puras, Honda sigue siendo el rey de la selva.

[FHEV 4WD: DESDE 35.239 € | 183 CV | 5,7 L/100 KM | ETIQUETA ECO]

REPÓKER

Ya tenía un precio competitivo, motores electrificados de buen rendimiento, gran versatilidad interior o un tacto de conducción magnífico. Ahora añade nuevas versiones Active y mejora en equipamiento o conectividad para garantizarse una mano ganadora.

RAÚL RONCERO. FOTOS: FORD

Una obligada parada en la lista de precios puede explicar el éxito que está teniendo el Ford Kuga en su versión híbrida enchufable, aunque, a decir verdad, también hay detrás un producto de buena calidad que avala su título como PHEV más vendido del mercado, revalidado por tres años consecutivos, y camino de hacerlo el cuarto. No ha hecho falta un gran cambio sobre la generación que salió al mercado en 2020 para que el Kuga siga manteniendo más que bien el tipo, aunque la competencia también sube de nivel e incluso hay quienes, de forma excepcional, afinan precios a la baja, como es el caso del Qashqai, en una clara apuesta por retomar el liderazgo total del segmento. Es cierto que Ford deja ahora varias puertas abiertas a rivales porque ya no tiene EcoBlue en la gama, una motorización que muchos agradeceríamos y que todavía no se ha dado por perdida en la categoría, o que deja al 1.5 EcoBoost de 150 CV sin la etiqueta ECO que sí tienen Puma y Focus —es decir, técnicamente sería viable—, pero es que, el renovado Kuga lo apuesta ya todo a versiones electrificadas, en híbrido FHEV y el enchufable PHEV, comprometiéndose con tecnologías que realmente aportan ventajas en rendimiento y emisiones, y no sólo en su uso.

LA CAJA MÁGICA

Aunque el único cambio técnico que ha anunciado la marca es una mejorada caja de cambios —sigue siendo de tipo multietapa con engranajes epicicloidales—, su influencia es decisiva en el porcentaje de potencia que aporta el motor térmico y eléctrico en el rendimiento global de ambos sistemas. En el caso de los híbridos autorrecargables, se pasa de 190 CV a 180 CV en los 2WD o a 183 CV en los AWD. Pese a

TVA 108

ello, el dato de aceleración de 0 a 100 km/h ha mejorado en casi un segundo, pueden remolcar hasta 2.100 kilos y el consumo mínimo de la gama ha bajado de 5,4 a 5,3 l/100 km para las versiones de dos ruedas motrices, manteniéndose en 5,7 l/100 km como mejor cifra en la gama FHEV AWD.

La potencia del PHEV, sin embargo, sí ha aumentado de 224 a 243 CV, mejora el 0-100 km/h en casi dos segundos, reduce a 0,9 l/100 km el consumo medio en ciclo WLTP —una décima menos— y la autonomía eléctrica pasa de 65 a 69 km en el mejor de los casos, cifra que, según Ford, podría ser superior a los 80 km si se conduce exclusivamente en ciudad. La conducción de ambas motorizaciones sigue siendo de lo más satisfactorio, aunque más que la variación en potencia, hay otros aspectos que realmente dan la cara. Por ejemplo, apostaría a que el efecto de la nueva transmisión hace que el el FHEV sea menos ruidoso y más agradable de conducir por tacto mecánico. También está mejor conseguida la fase de frenada regenerativa, ofreciendo la retención necesaria pero sin llegar a introducir molestos picos de deceleración justo al levantar el pedal del acelerador —es progresiva tanto en el modo D como en el L, el de mayor intensidad—, consiguiendo una conducción verdaderamente fluida cuando se producen muchos cambios de ritmo durante la circulación.

MÁS PHEV QUE NUNCA

En el caso del híbrido enchufable, quizás lo más apreciable es la mayor agilidad que ahora ofrece el sistema a la hora de poner el coche en movimiento, mejorando la experiencia de uso en ciudad. Ford sigue utilizando la batería de 14,4 kWh en el PHEV —10,6 kWh útiles—, una capacidad con la que podremos hacer la gran mayoría de desplazamientos diarios sin utilizar una gota de combustible y que sigue permitiendo un óptimo término medio entre coste, peso y autonomía eléctrica en comparación con nuevos rivales que superan holgadamente el centenar de kilómetros en modo eléctrico, como el nuevo Tiguan, aunque sus precios están en otra galaxia. El punto más débil de esta motorización es que su potencia de carga sigue siendo de 3,6 kW; el más valioso es que cuando viajamos con la batería agotada, sigue anotándose consumos bastante moderados.

Todas las versiones tienen como mínimo cuatro modos de conducción que ahora se seleccionan desde la nueva pantalla central: Normal, ECO, Deportivo y Resbaladizo; los nuevos Active y Active X tienen, adicionalmente, un modo denominado Pista. El PHEV dispone de tres estrategias diferentes para utilizar la parte eléctrica y la capacidad de la batería del sistema: EV Auto —el propio sistema utiliza la combinación más adecuada, considerando el estilo de conducción o incluso la ruta programada—, EV Now —circulación eléctrica siempre que haya suficiente capacidad en la batería— y EV Later —conserva la batería para que el conductor decida cuándo utilizarla—. Adicionalmente, se puede programar el modo Zona EV mediante el cual, el navegador detecta zonas de bajas emisiones activando automáticamente el modo de circulación eléctrico siempre y cuando quede batería en el sistema.

DESDE SU LANZAMIENTO, TANTO EL HÍBRIDO COMO EL PHEV HAN DEMOSTRADO QUE SON SISTEMAS DE PROPULSIÓN VERDADERAMENTE EFICIENTES

DOS ESTILOS. ST-Line y Active definen líneas exterior e interior con distinta personalidad, pero con el mismo buen aprovechamiento interior, confort de chasis o tacto de conducción.

Gracias al nuevo sistema multimedia SYNC4 con conectividad 5G y navegación conectada, el planificador de ruta establece el recorrido más eficiente posible en cada momento. La nueva pantalla central tiene ventajas, pero también algún inconveniente para los que nos siguen gustando las islas de botones dedicados a funciones concretas; tiene 13,2 pulgadas en todas las versiones y su funcionamiento es bastante intuitivo, pero ahora asume la climatización o los diferentes modos de conducción en diferentes menús. Para el cuadro digital se utiliza una pantalla TFT de 12,3 pulgadas con distintas posibilidades de configuración, aunque agradecería seguir teniendo una vista con agujas clásicas y el ordenador de viaje que usaba anteriormente Ford, con cuatro posibles parámetros visibles, de lo mejor que había.

NO SOLO PANTALLAS

Además de las nuevas pantallas, hay cambios en el diseño del salpicadero o asientos, aunque, en líneas generales, se trata del mismo Kuga que antes, bien acabado, aunque con algunos plásticos en guarnecidos y puertas que podrían ofrecer una apariencia algo mejor. Las plazas traseras también mantienen la banqueta corrediza con 15 cm de desplazamiento, una anchura verdaderamente espectacular y una magnífica cota de piernas. El maletero tiene una capacidad mínima de 395 litros con los asientos en su posición más retrasada y 556 litros si se da prioridad a la capacidad de carga, consiguiendo en el punto medio un buen equilibrio para viajar. El portón del maletero puede ser automático y estéticamente se deferencia porque se ha eliminado el tirador. Los Active, por su parte, disponen de acabados interiores en color madera oscura o unos asientos con tejidos más claros, mientras que los ST-Line ofrecen una combinación más llamativa.

Aunque los cambios exteriores son realmente mínimos en cuanto a piezas estampadas, es fácil distinguir la nueva generación de la anterior por sus cambios en el frontal: se han modificado los faros, el logo pasa a estar ubicado en la nueva parrilla y los faros pueden tener una tira de LEDs que los une. El nuevo acabado Active o Active X tiene una carrocería ligeramente mayor —4,65 m en lugar de 4,61— y algo más de altura al suelo que los ST-Line, pero sólo en el caso de los dos FHEV y el EcoBoost: éstos están 10 mm más elevados en el eje delantero y 5 mm más en el trasero que el PHEV. Ciertos elementos de la carrocería de los Active y Active X dan adicionalmente un aspecto más aventurero, como las protecciones inferiores y laterales, además de disponer de llantas con un diseño diferente al de los ST-Line y ST-Line X.

DATOS TÉCNICOS

Precio desde **35.239 €**

MOTORES Y TRANSMISIÓN

Potencia global del sistema	183 CV
Par global del sistema	No disponible

Motor térmico

Tipo	Delantero transveral, de 4 cilindros en línea. Ciclo Atkinson
Cilindrada	2.488 cm3
Alimentación	Inyección indirecta secuencial fasada
Potencia máxima	No declarado
Par máximo	No declarado

Motor eléctrico

Tipo	Delantero transversal
Potencia máxima	92 kW /125 CV)
Par máximo	230 Nm
Transmisión	Tracción total con reparto variable, cambio automático multietapa
Embrague	No tiene

Baterías

Tipo	Iones de litio
Capacidad	1,1 kWh

BASTIDOR Y CARROCERÍA

Susp. delantera	Independiente McPherson
Susp. trasera	Independiente multibrazo
Frenos delanteros	Disco ventilado de 308 mm
Frenos traseros	Disco de 302 mm
Dirección	Cremallera eléctrica
Neumáticos	225/60 R18
Largoxanchoxalto	4.615 x 1.882 x 1.673 mm
Batalla	2.711 mm
Peso oficial	1.765 kg
Depósito comb.	54 litros
Maletero	395-536 litros

RENDIMIENTOS OFICIALES

Velocidad máx.	196 km/h
Acel. 0-100 km/h	8,3 s
Consumo combinado WLTP	5,7 l/100 km
CO_2	134 g/km

OPINIÓN

Raúl Roncero

HAY RITMO

Puede que no tenga una gran variedad de instrumentos, pero la orquesta suena perfectamente afinada en la renovada gama Kuga, ahora con más valor en equipamiento, versiones FHEV y PHEV que funcionan con más agrado y, sobre todo, esa típica afinación de chasis de Ford.

[36.175 € | 160 CV | 6,3 L/100 KM | ETIQUETA ECO]

¡SIGUE ASÍ!

Buena parte de los cambios del Hyundai Tucson son tan sutiles que podrían pasar desapercibidos, pero apuntalan un producto de lo más popular reforzando las áreas como conectividad y ayudas a la conducción donde los cuatro años pasados desde su lanzamiento se empezaban a notar.

ÓSCAR DÍAZ ODIAZ@SLIB.ES. FOTOS: AUTOPISTA

LO MÁS NOVEDOSO
El interior recibe los cambios más evidentes. Son nuevas las pantallas, de 12,3", los mandos del climatizador, el volante, sin el clásico logo, y el selector del cambio en la columna de la dirección.

HYUNDAI TUCSON TGDI 1.6

Motor: Gasolina, delantero transversal de cuatro cilindros. **Cilindrada:** 1598 cc. **Potencia máxima :** 160 CV a 5500 rpm. **Par máximo:** 265 Nm de 1500 a 4500 rpm.
Hibridación: red de 48 voltios. **Batería:** 0,44 kWh
Transmisión: Tracción delantera, con cambio manual de seis relaciones.
Suspensión: Delantera McPherson y trasera multibrazo. **Frenos:** Discos ventilados/discos macizos.
Largo/ancho/alto: 4,51 / 1,86/ 1,65 m. **Batalla:** 2,68 m. **Peso:** 2065 kg.
Depósito: 54 l. **Maletero:** 620 l. **Velocidad máxima:** 192 km/h. **Acel 0-100 km/h:** 9,4 s. **Consumo medio:** 6,3 l/100 km.
Emisiones: 141 g/km CO_2.

ESPACIOSO
El maletero anuncia 620 l de capacidad máxima y el habitáculo resulta muy amplio, aunque las banquetas son algo cortas.

El diseño del último Hyundai Tucson fue tan rompedor que cuatro años después de su lanzamiento apenas ha recibido unas pocas pinceladas que lo han hecho más actual. Parrilla, grupos ópticos matizados, un logo más plano, nuevas llantas de 17 a 19", un limpiaparabrisas trasero escamoteado más largo...y en el interior, si bien es más visible la evolución tampoco llega a ser revolucionaria. Son nuevos los mandos del climatizador, la consola central, la instrumentación y pantalla central, con sendas propuestas de 12,3" y el selector del cambio en las unidades automáticas se sitúa ahora sobre la columna de la dirección.

Estas sutiles modificaciones pueden hacer menospreciar la labor de mejora de equipamiento recibida por el Tucson en esta actualización. Pasa por mejoras en conectividad, en conducción asistida, con ayudas de tráfico cruzando, en las intersecciones y asistencia al aparcamiento remoto, entre otros, para un conjunto que excede notablemente los requerimientos normativos. Su puesta a punto, como es habitual en Hyundai, conservadora.

PROPUESTAS MULTIENERGÍA

Las novedades mecánicas podrían pasar desapercibidas. Pero las hay, y de importancia, con un nuevo motor TGDI 1.6 de 160 CV que reemplaza al anterior de idéntica cilindrada y variantes de 150 y 180 CV. Se ofrece con etiqueta C y Eco, con una red de 48 voltios, y también es el que sirve de base de las propuestas híbridas e híbridas enchufables —215 y 252 CV respectivamente y 63 km de autonomía eléctrica el último, aunque sus diferencias prestacionales no resultan abrumadoras, apenas una décima de segundo en aceleración y medio litro cada 100 km una vez se ha agotado la batería de impulso—.

Según preferencias y acabados va a encontrarse con propuestas de dos o de cuatro ruedas motrices, además de propuestas con cambio automático (de seis relaciones los híbridos y siete los de 48 Voltios)

La gama no acaba ahí, toda vez que en Hyundai han mantenido las propuestas turbodiesel de 115 y 136 CV de su propulsor Diesel 1.6 y, como en la variante de gasolina, el más potente puede también darse con un sistema de microhibridación que mejora el atractivo en quienes pongan los ojos en la tecnología más adecuada para los desplazamientos largos. Sus consumos anunciados 5,4 y 5,2 l/100 km respectivamente son mejores que su empuje, traducido en una aceleración 0-100 km/h de 12,1 y 11,4 s, con un precio de salida de 35.425 € en el acabado básico Klass —2.500 euros menos que el TGDI 160 CV en idéntico acabado—.

UN COCHE MUY FAMILIAR

El Hyundai Tucson mantiene tiene pues el ADN de un SUV que se ha hecho merecedor del favor del público en los últimos años. Mucho espacio interior, un maletero de lo más generoso, buen equipamiento y una combinación de motores, sistemas de tracción de dos y cuatro ruedas motrices y cambios manuales o automáticos que se pueden adaptar a casi cualquier necesidad.

En pues un coche eminentemente familiar y, como tal, se encuentra más a gusto en zonas despejadas que en carreteras estrechas de ínfimo orden, ofrece una puesta a punto de chasis cómoda —con el estreno de una suspensión de firmeza variable— y motores más indicados para mantener buenos cruceros de marcha que para ganar la última décima de segundo enfrentado al cronómetro.

OPINIÓN

Óscar Díaz

MUCHAS LUCES

Y no me refiero a las luces de día que han supuesto la carta de presentación de esta generación Tucson, sino a las pocas sombras que ofrece en su propuesta comercial y como producto puesto sobre el asfalto. Te da muchas opciones mecánicas de elegir mecánica y su horquilla de precios amplísima, con interesantes propuestas híbridas desde poco más de 40.000 euros. Si eres de los que busca comodidad, espacio y tecnología de uso, este Tucson puede aportarte mucho, con el respaldo adicional de su garantía de cinco años.

[NO DISPONIBLE € | 600 CV | NO DISPONIBLE L/100 KM | ETIQUETA CERO]

ENORME

No es el primer eléctrico de la marca, pero sí el más impresionante y un verdadero todo terreno con grandes cifras que transmitir y un futuro que alcanzar: dos motores eléctricos, 600 caballos de potencia, 800 Nm de par, batería de 100 kwH, tracción a las cuatro ruedas inteligente, 0 a 100 km/h en solo 3,4", 600 kms de autonomía... En el Wagoneer S todo es grande y de puro lujo. Empezará a comercializarse primero en Estados Unidos y Canadá.

JUAN MANUEL GARCÍA RUBIO. FOTOS: JEEP

Para finales de este año Jeep volverá dar el bombazo en las noticias del mundo del motor. Nos ha dejado ver y tocar, que no conducir, el Wagoneer S, otro eléctrico que tiene mucho que decir. Anuncia su comercialización primero en Estados y Canadá para finales de este año con la versión Launch Edition, y luego en los mercados europeos con otras versiones. No se ha hablado de precios.

Es un coche grande e impresiona. Como eléctrico puro será fabricado sobre la plataforma del Stellantis STA-Large que tiene como objetivo sustentar las formas, principalmente de los eléctricos del Grupo con dimensiones entre los 4,76 y 5,13 metros de longitud. Adivinamos ya entonces que el Wagoneer S no es precisamente pequeño, aunque en realidad vale para otros tantos usos y proyectos ("plataforma multienergía"). La marca también dice que es un 35% más rígida en torsión que los anteriores SUV de Jeep. Impresiona positivamente su tamaño mucho más al natural, pero también sus acabados exteriores.

Jeep se ha encargado de hacer un eléctrico que casi acalle a todos los negacionistas y que cubra un espectro grande de los admiradores y los reticentes. Recordemos sus mercados principales, y por ello, esa potencia de 600 caballos. Más de uno se echará las manos a la cabeza tratándose de un eléctrico, pero las cifras ofrecidas, al menos preliminarmente, acompañan a las de potencia favoreciéndolas y, nuevamente, pensemos que en Estados Unidos, por ejemplo, el remolcado de cargas pesadas es habitual. De ahí que la potencia y el par, nada menos que 800

Nm, sean aliados en estos menesteres. Por si fuera poco, autonomía de 600 kilómetros... Está dotado de una batería de 100 kWh de capacidad... que tampoco es pequeña precisamente. Con un cargador potente el tiempo para una recarga del 20 al 80% debería hacerse sin problemas en solo 23 minutos. La arquitectura eléctrica del Jeep Wagoneer S es de 400 voltios, aunque la plataforma en sí está pensada para soportar también 800.

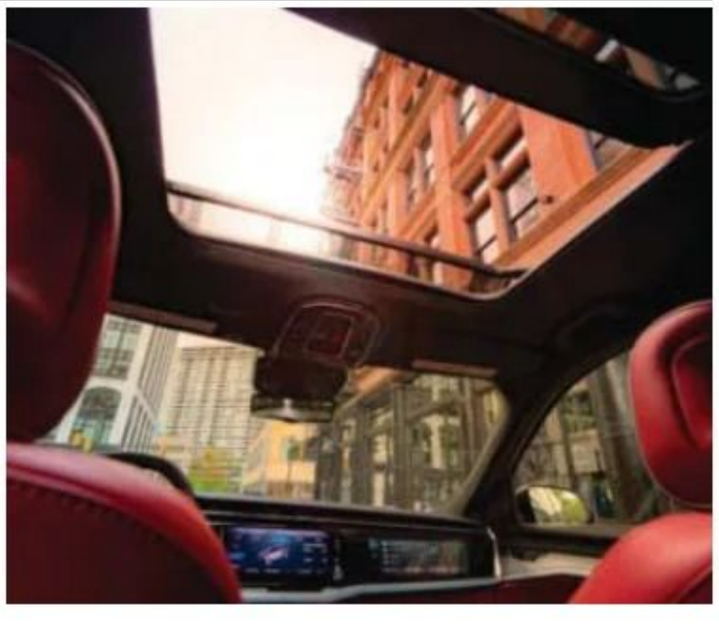
Los dos motores, delantero y trasero, sirven para esa enorme cantidad de potencia, pero también para mantener intactas la posibilidades todoterreno de la marca y convertirse en uno de los mayores embajadores de la cruzada hacia este tipo de vehículos precisamente en una marca de tradición distinta. Es por tanto un "4xe" basado en este caso solo en la tracción eléctrica a las cuatro ruedas. Como decimos, no se olvidan sus orígenes y Jeep se ha preocupado de encargarse de ello ofreciendo un completo sistema. Es inteligente, como tenía que ser, y los módulos EDM de tracción eléctrica, uno por eje, se encargan de gestionarlo agrupando en esa función tanto el motor eléctrico que controla, la propia electrónica de potencia y el engranaje. Adopta el llamado Selec-Terrain de la marca que permite hasta cinco modos de conducción, con nombres ya conocidos como Auto, Sport, Eco, Nieve y Arena. Permite desconectar las ruedas liberándolas de la tracción a modo de "conducción a vela" porque había que pensar en todo. Y tanto, porque la aerodinámica ha sido afinada todo lo posible: bajos carenados, alerón trasero sobre el portón, morro afilado, etc. que permiten hablar sin tapujos de un Cx de 0,29 que, para este casi gigante, es relevante. Lo venden como el el mejor coeficiente alcanzado por un Jeep, y no es para menos.

Dentro la primera sensación que se respira es la de espacio, también en anchura. Pero también hay que ser objetivos, transmite modernidad y acabados altos. Mucha pantalla digital, como mandan los cánones actuales, en cuadro de relojes y dos pantallas centrales que además se completan con otra para el copiloto. No es apto para conductores analógicos... En total, esos cuatro monitores suman 45 pulgadas y dan una sensación casi de nave espacial o avión que destaca. Con el acabado Launch Edition ofrece volante de dos radios dobles y achatado, el cuero de los asientos y tapicería en general, el selector de cambio en metal brillante, etc. No faltarán los ADAS de turno de todas las clases y colores, amén de las actualizaciones posibles gracias a llamada tecnología OTA que lo harán más tecnológico todavía vía remota.

IMPRESIONA POR TAMAÑO, ACABADOS Y PRESENCIA. LA VERSIÓN QUE SE COMERCIALICE AQUÍ TENDRÁ SEGURAMENTE BUENA PARTE DE ELLO

IDEALMENTE PENSADO

Un SUV grande, sobre los cinco metros de longitud, que ofrece gran capacidad interior y gran representatividad exterior y con carácter refinado. Sobre la plataforma STA-Larga, o multienergía, este ha sido concebido como un eléctrico de grandes dimensiones y potente, también en fuerza de tracción (par) y sistema de reparto a las cuatro ruedas. Gasta batería de 100 kWh sobre arquitectura eléctrica de 400V, aunque la propia plataforma admite cifras superiores, 118 kW y 800 voltios que ya nos da una idea de sus expectativas de futuro. Por ahora, más que suficientes porque la autonomía de 600 kilómetros es prometedora para un coche de su tamaño del que podría pensarse otra cosa. También los tiempos de recarga que, aunque parca la información oficial de momento, apuntan a menos de 25 minutos entre un 20 y 80 de recarga con un cargador potente.



DATOS TÉCNICOS

Precio **n.d. €**

MOTORES Y TRANSMISIÓN

Potencia global del sistema	600 CV
Par global del sistema	800 Nm
Tipo	delantero
Tension nominal	400 v
Potencia máxima	250 kW
Par máximo	no disponible
Tipo	trasero
Tension nominal	400 v
Potencia máxima	250 kW
Par máximo	no disponible
Transmisión	1 vel. automática
Embrague	no tiene

Baterías

Tipo	no disponible
Capacidad total / útil	100,5 kW
Tension nominal	400 v
Tiempo carga de CC	23” del 20 al 80%

BASTIDOR Y CARROCERÍA

Susp. delantera	McPherson
Susp. trasera	Multibrazo
Frenos delanteros	Discos ventilados, 354 mm
Frenos traseros	Discos ventilados, 350 mm
Dirección	eléctrica
Neumáticos	235/50R 20XL
Coeficiente Cx	0,29
Largoxanchoxalto	4.886/2.123/ 1.645 mm
Batalla	2.870 mm
Peso oficial	3.039(estimado)
Maletero	2.875 litros (máximo)

RENDIMIENTOS OFICIALES

Velocidad máx.	200 km/h
Acel. 0-100 km/h	3,4 seg.
Consumo combinado WLTP	no disponible
Autonomía	600 kms.
CO_2	--B4i

OPINIÓN

J. M. Gª Rubio

MAJESTUOSO

Tras el nuevo Gran Cherokee, turno para otro grande de Jeep que también asombra. Ahora en eléctrico, pero potente y sobre el papel apto para muchas otras cosas, transgrede para nosotros casi la concepción de un SUV (no para Estados Unidos) y no hace más que asombrarnos positivamente. Si tiene la autonomía que anuncia, o está cerca, parece todo un acierto en coches de lujo como este.

LUJO. Buena capacidad, con cuatro amplias plazas y una quinta (trasera central) generosa. El cambio muestra el lujo de los acabados y el techo practicable "multiplica" el espacio.

[27.450 € | 130 CV | 4,8 L/100 KM | ETIQUETA ECO]

PRACTICA EL KAIZEN

Más motor y mejor insonorización del habitáculo eran dos de los puntos de mejora detectados por Toyota para su Yaris Cross. Y en su actualización no sólo incorpora esos avances, sino que también da un paso adelante en ayudas a la conducción e integración del universo del nuevo uso del automóvil

ÓSCAR DÍAZ ODIAZ@SLIB.ES. FOTOS: AUTOPISTA

2·FFB·052

El aumento del peso total y una carrocería más voluminosa, que ejerce más resistencia al aire eran dos de los desafíos a los que se ha tenido que enfrentar el Toyota Yaris Cross desde su introducción en el mercado y ambos fueron atendidos en la actualización del pequeño SUV urbano japonés. De ahí el aprovechamiento de la propuesta 130H estrenada en el Yaris hace algunos meses y la introducción de toda una serie de interesantes mejoras que redundan en una mejora de la experiencia de uso como son aislamiento, mejoras en la conectividad y servicios conectados y en cuanto a ayudas a la conducción, que pasan a ofrecer mucho más del mínimo que marca la normativa legal, con un asistente de conducción que detendría el coche en caso de pérdida de consciencia del conductor como avance más llamativo.

Esta versión 130H anuncia una potencia máxima de eso, 130 CV o, lo que es lo mismo 14 más que el denominado 120H (116 CV) y los consigue a partir de mejoras que son tangibles durante la conducción y otras que pueden pasar desapercibidas. Por un lado, el motor eléctrico ha sido actualizado para aumentar su rendimiento (gana 3 kW) y su potencial de uso. Buena parte de la responsabilidad Recae en el nuevo sistema de seis imanes por rotor, frente a tres antes, que le ayudan a ser más potente y eficaz. También es nuevo el sistema de transmisión transeje, el motor térmico ha sido mejorado —con un nuevo volante de inercia, un nuevo medidor del flujo de aire y aceite menos denso— y estrena unidad de control de potencia, más compacta y mejor refrigerada. El resultado es un sistema con mayor empuje

LA ACTUALIZACIÓN HA SIDO APROVECHADA POR TOYOTA PARA POTENCIAR EL APARTADO DE AYUDAS A LA CONDUCCIÓN

que el 120H, más par disponible y una respuesta al acelerador más presta. También está diseñado para funcionar mucho tiempo en eléctrico, especialmente al circular a velocidades bajas y medias, hasta los 100 km/h, y es muy fácil ver consumos medios en los desplazamientos por debajo de los 5 l/100 km. Comparado con los 120H, los 130H no sólo aceleran desde 0 hasta 100 km/h en medio segundo menos, sino que también ese medio segundo se traslada cuando circulando a 80 km/h pretendes volver a alcanzar esos 120 km/h de referencia. YT sí, gasta algo más, pero esos 0,3 l/100 km no parecen una barrera inasumible, como tampoco lo son los 1.000 euros de diferencia entre ambas motorizaciones.

MÁS SUAVE Y REFINADO

La sonoridad a bordo ya sido objeto de gran trabajo. De hecho se ha trabajado desde las fuentes primarias, con un

AMBICIÓN
Toyota España pretende mejorar los resultados obtenidos por el Yaris Cross desde 2021. Pretenden vender 15.000 unidades en este año de las que el 80% deben ser versiones 130H.

GAMA SÓLIDA

Dos versiones, con el 120H configurado decididamente para atacar a las flotas y el 130H dirigido al público masivo componen la familia Yaris Cross, con una horquilla que empieza en los 26.450 € (descuentos promocionales incluidos) del 120H a los 31.650€ de los 130H Premiere Edition. Éstos se dan exclusivamente en versión 4WD, con un segundo motor eléctrico (asíncrono) sobre el eje trasero que ocasionalmente asiste al tren delantero en tareas de estabilización antes que una misión de empuje real. De hecho no anuncia diferencias en aceleración o consumo; lógico si hablamos de 55 Nm de par motor máximo y 5,3 kW de potencia. Eso sí, la presencia de motor y transmisión supone que la suspensión trasera sea multibrazo y el maletero sea algo más pequeño, 320 frente a los 397 l de las versiones 2WD.

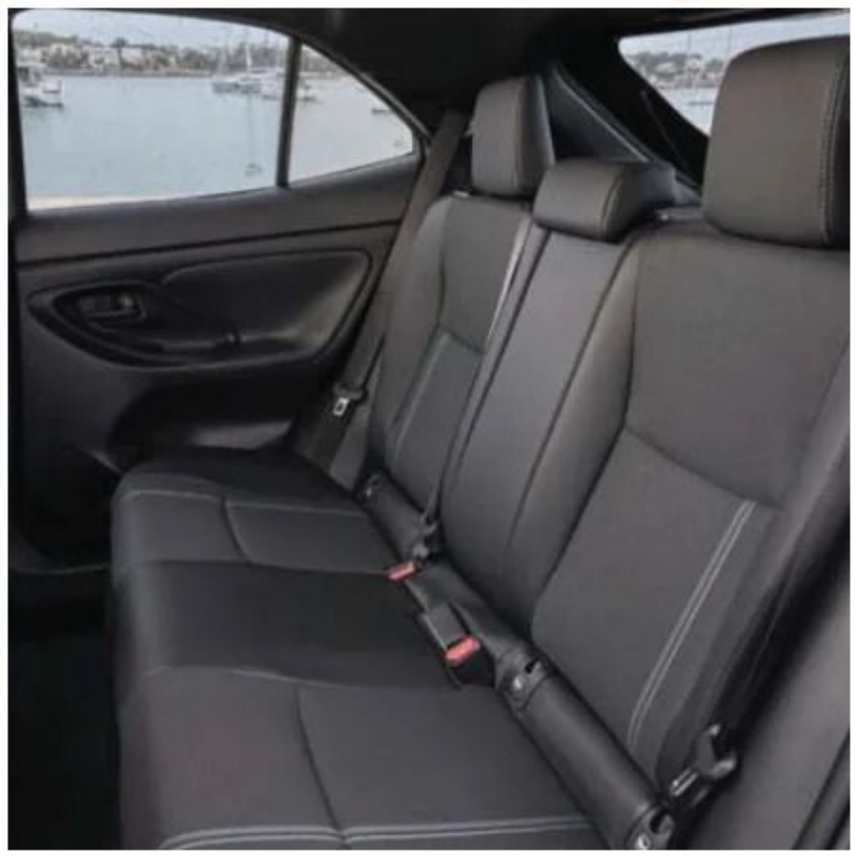
En el medio, los Style 130H (27.450 €) añaden a los Active Plus 120H los asientos delanteros calefactables, las llantas de 18", la instrumentación digital y los sensores de aparcamiento con frenado automático, cuestiones que por sí mismas podrían llegar a justificar los 1.000 euros de sobreprecio respecto de las versiones básicas y permitiría hacerte pensar en si los 2.500 euros de la tracción 4WD son una buena inversión.

Complementan la familia los GR Sport, con llantas específicas, carrocería bitono y amortiguación específica y los GR Sport Plus, con Head Up Display y portón manos libres.

UNIVERSO DIGITAL
La pantalla de 10,5" es del sistema que incluye conectividad inalámbrica y los servicios Smart Connect durante 4 años.

CLÁSICO

Con 4,18 m de longitud, el Yaris Cross es uno de los SUV B más compactos del mercado, por detrás de Renault Cpatur, Dacia Duster, Alfa Romeo Junior, Peugeot 2008, etc. La impresión de los revestimientos es de solidez y resultan agradables al tacto. La mayoría de las funciones se manejan desde la pantalla central, aunque el climatizador cuenta con mandos independientes. Según versiones contará con Head Up Display y un notabilísimo equipamiento.



damper activo en el soporte izquierdo del motor, incorporado un nuevo resonador en la admisión y encapsulado mejor, como una capa de material aislante extra en el capó y en el tabique de separación vano motor/habitáculo. También son nuevos el parabrisas y las lunetas laterales delanteras, con vidrio más grueso, que proteja mejor el habitáculo del ruido del aire y la rodadura; modificaciones que también llegan a los 120H. El resultado es un aumento en el aislamiento durante la marcha y si bien la clásica sonoridad del tres cilindros no deja de aparecer cuando hundimos el pedal derecho, no es menos cierto que no es un sonido hosco o desagradable. También la transmisión tiene un funcionamiento más fiel, con la sensación de cambio tipo CVT atenuada, y mucha facilidad para circular en modo eléctrico.

Esta actualización también ha sido aprovechada para potenciar el apartado de ayudas a la conducción, excediendo notablemente los requerimientos mínimos y llegan elementos novedosos a esta categoría, como el sistema que detendría el coche en caso de emergencia y pérdida de capacidad del conductor, el que inhibe la aceleración cuando al maniobrar el sistema detecta un obstáculo o peatón o el sistema PDA que aumenta la tasa de frenado regenerativo sin intervención del conductor cuando, por ejemplo, nos aproximamos a una rotonda o a vehículos que se mueven claramente más despacio que nosotros. Son elementos en clave de automatización que respaldan la labor del conductor.

La toma de contacto, de unos 200 km por carreteras de Palma de Mallorca se cubrió con notables claros, muchos más que las nubes que pudiéramos buscar. Conseguimos recorrer más de 1,5 km en modo eléctrico, en todo el recorrido nos movimos en unos muy buenos 4,6 l/100 km de media moviéndonos al ritmo del tráfico y por encima de éste en no pocos momentos. La primera impresión del chasis es de ser preciso y con una suspensión tirando a confortable y un equipamiento de lo más interesante ya desde nos niveles iniciales, con un precio de salida el 130H de 27.450€.

SISTEMA PRECOLISIÓN

El Toyota Safety Sense es de serie e incluye el sistema precolisión con proactividad en la conducción.

EL AUMENTO DE PESO Y UNA CARROCERÍA MÁS VOLUMINOSA SON DOS DE LOS DESAFÍOS QUE TOYOTA HA DEBIDO AFRONTAR

DATOS TÉCNICOS

Precio (desde) **27.450 €**

MOTORES Y TRANSMISIÓN

Potencia global del sistema	96 kW (130 CV)
Par global sistema	n.d.

Motor térmico

Tipo	Delantero transversal. 3 cil. En líneas
Cilindrada y cotas	1.490 cc y (80,5 x 97,6 mm)
Alimentación	Inyección directa multipunto
Compresión	14:01
Potencia máxima	68 KW CEE (92.5 CV) a 5.500 rpm
Par máximo	120 Nm CEE (12,24Mkg) de 3.600 a 4.800 rpm

Motor eléctrico

Tipo	Delantero transversal -. Síncrono de imanes permanentes
Potencia máxima	62 kW (83 CV)
Par máximo	185 Nm
Transmisión	Delantera. Caja automática de relaciones múltiples
Embrague	Sin embrague

Baterías

Tipo	Iones de litio
Capacidad	0,76 kWh/h

BASTIDOR Y CARROCERÍA

Susp. delantera	Independiente McPherson
Susp. trasera	Ruedas tiradas por eje torsional
Frenos delanteros	Discos ventilados
Frenos traseros	Discos macizos
Dirección	Eléctrica, de cremallera.
Neumáticos	215/50 R18
Coeficiente Cx	n.d.
Largoxanchoxalto	4.172 x 1.765 x 1.595 mm
Batalla	2.560 mm
Peso oficial	1.295 kg
Depósito comb.	36 l
Maletero	397 l

RENDIMIENTOS OFICIALES

Velocidad máx.	170 km/h
Acel. 0-100 km/h	10,7 s
Consumo combinado WLTP	4,8 l/100 km
CO_2	108 g/km

OPINIÓN

Óscar Díaz

BUEN TRABAJO

El Yaris Cross ha mejorado en agrado de uso y en refinamiento de marcha, porque no sólo está mejor aislado, sino que ese plus de energía que le da su nuevo motor eléctrico le hace ser un coche mucho más redondo. Puede que su planteamiento dinámico se modesto, pero esa es, precisamente la conducción más habitual en la categoría.

[N.D. € | HASTA 170 CV | ETIQUETA 0]

MAESTRO

Evolución de un furgón que es referencia en el segmento. Más de 40 años en el mercado y en esta su cuarta generación es muy prestacional: ofrece hasta 22 m3 de carga, 170 CV de tope en diésel, versión eléctrica con hasta 460 kms de autonomía y futura variante de hidrógeno. Muy profesional y completo.

JUAN MANUEL GARCÍA RUBIO. FOTOS: RENAULT

Puede que sí o puede que no nos demos cuenta, pero los vehículos comerciales también evolucionan, mejoran notablemente, se adaptan, proponen hasta nuevas soluciones, adoptan casi las mismas soluciones de seguridad que los coches normales y se conducen prácticamente con igual facilidad que estos últimos salvando el tamaño.

El Renault Master lleva cuarenta años dando el callo y van cuatro generaciones. De un "simple" vehículo de trabajo, estamos ahora todo un vehículo pensado para el transporte que cuida del negocio y también del conductor y pasajeros. Este nuevo Master propone muchas transformaciones de carrocería desde fábrica, pero también opciones de motores. Eso sin contar también para un futuro cercano (no especificado) la tracción total.

SE RECONOCE MEJOR

Renault ha puesto especial hincapié en muchos aspectos, y en especial que sea reconocible. Delantera con "morro" separado al estilo casi de un camión, o al menos la intención es que transmita esa robustez y fuerza. Desde la marca aseguran un 20% mejor en cuanto a Scx. Se acompaña de luces led (también detrás) con una firma lumínica en "C". La parrilla es la misma en todas las motorizaciones. Por fuera es más grande y las puertas de corredera hacen incluso mejor su función aportando más hueco de carga, lo que significa más aptitud para el trabajo diario o para las versiones mixtas (carga pasajeros) una óptima entrada a los asientos traseros. Entre las múltiples conversiones de carrocerías, no solo propone más de 40, también colores y tonos adaptados a muchas necesidades.

DIÉSEL, ELÉCTRICO, HIDRÓGENO

Renault también se sube al carro de la electricidad (E-TEch) como no podía ser de otra manera, sin olvidar la gran importancia todavía de las térmicas, y con una futura versión de hidrógeno. Hay disponibles cuatro potencias en sus Blue dCi: de 105, 130, 150 o 170 caballos. Igualmente anuncia, como media, un ahorro de 1,5 litros cada 100 kilómetros, y donde también tiene que ver el mencionado asunto de la aerodinámica, puesto que las emisiones de CO2 hacen lo propio en 39 gr/km. Técnica, evolución y agenda 2030 mandan. Probados algunos de los motores potentes y algo de carga en su zona (400 kg) la sensación es la de un vehículo con fuerza que no se ve comprometido ni en las frenadas porque lleva el sistema de compensación aún dependiendo del peso que se lleve (sistema AEBS). Si lleva cambio manual, de

LA EVOLUCIÓN ES NOTABLE, ESPECIALMENTE EL SALTO ENTRE SU PREDECESOR Y ÉSTE. SE CONDUCE CASI COMO UN TURISMO Y ES CÓMODO

40 CONVERSIONES DESDE FÁBRICA

El universo de conversiones para un furgón de tipo medio/grande es importante para la imagen y las ventas y por ello hay que ser súper competitivos. No todos los profesionales, autónomos o no, necesitan un "simple" furgón. En este caso, Renault también sabe como jugar en este campo. Y tanto, porque desde fábrica anuncia que pueden hacer cuarenta conversiones distintas, facilitando la elección y la fabricación. Bueno, en realidad, es alguna que otra más, pero la marca pone el punto de partida en esa cifra. Por si fuera poco, se ofrecen siete colores de carrocería y más de 300 tonos especiales o "contramarcas" destinadas a flotas, por ejemplo por si se requiere el amarillo de Correos. Así, estas transformaciones o adaptaciones tienen un mix interesante: el 50% son de vehículos taller, el 15% isotermos/frigoríficos, el 11% ambulancias, el 8% para obras y el 6% de cajas paqueteras.

seis marchas, y si es automático, de nueve relaciones (convertidor de par).

Para los que deseen un eléctrico, dos posibilidades. Una de 96 kW y otra de 105, en ambos caso con 300 Nm de par y posibilidad de carga bidireccional (V2G o V2L). Y también en las dos posibilidades de potencia se puede optar por la batería de 40 kWh de capacidad, con autonomía de 180 kilómetros, o la de 87 con 460 declarados, siempre WLTP. La marca asegura que esas autonomías las consigue con carga útil de 1.625 kg, y hay que sumar capacidad de remolque de hasta 2,5 toneladas. Estos, por par, son excelentes: tiran con fuerza pero a la vez con suavidad, son menos ruidosos y la palanca de cambio se sustituye por una de tipo "intermitencia" detrás del volante.

CONDUCCIÓN PERFECTA

La posición al volante es más alta respecto a los pedales que en un turismo. Pero salvo eso, que tampoco es mucho inconveniente, la sensación es de control absoluto. En parte por un diseño en forma de "S" u ondulado del salpicadero, en parte por muchos detalles como los cómodos asientos y en gran medida por un conjunto general muy bien resuelto para trabajar mejor y más eficientemente.

Botón Eco para consumir menos, asientos regulables en altura, sistema openR link (multimedia con Google Maps y Android Automotive OS12)... con 20 ADAS la vida a bordo es casi, casi, la de un turismo y principalmente hay que tener en cuenta el mayor tamaño...

AL DETALLE. El asidero para entrar es doble función, también es posavasos. Los asientos son muy cómodos, las puertas dejan un buen hueco de carga y el equipamiento es bastante alto.

OPINIÓN

J. M. Gª Rubio

RECOMENDABLE

Si te gustan los vehículos comerciales, como a mí, este es bastante recomendable. Se conduce con facilidad, siempre antendiendo a sus dimensiones, pero es suave, potente y con un claro esfuerzo ergonómica hacia el conductor. Que sea de hasta 22 m3 también es una ventaja porque, entre otras cosas, es bueno para conversiones a camper, por ejemplo, para el tipo de "perfiladas". Además es atractivo y con personalidad.

[41.270-47.590 € | 150 CV | 6,2-6,4 L/100 KM | ETIQUETA ECO]

IMPULSO

El mejor Tiguan de la historia ya está aquí, y con él, también la mejor versión de la propia VW, tal vez consciente ya de que los eléctricos son cosa del futuro. Con su tercera generación, Tiguan vuelve a convertirse en producto de referencia en su clase.

RAÚL RONCERO. FOTOS: VW

0772 MRB

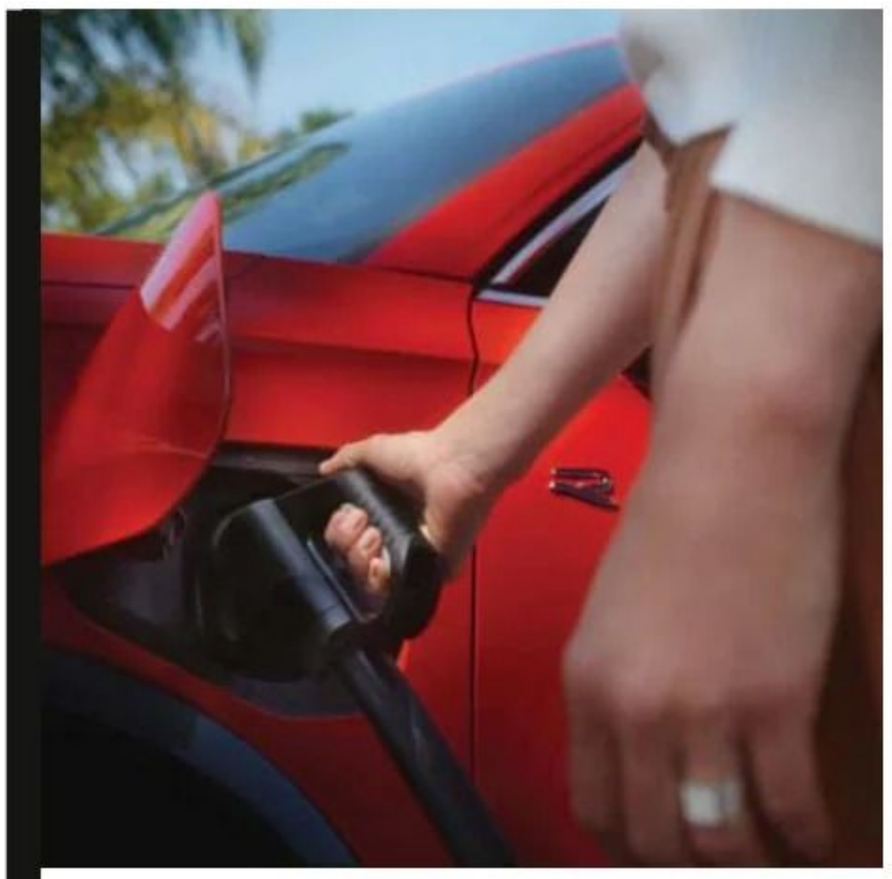
Tres generaciones y 17 años ya en el mercado. El Tiguan ha vivido desde dentro la eclosión del fenómeno SUV y se ha ido convirtiendo en el "el nuevo Golf", el coche más vendido de la marca a nivel global desde el año 2017. Con esta última hemos tenido la ocasión de experimentar algo que no nos había sucedido no sólo con anteriores generaciones, sino incluso con algunos de los últimos modelos de la marca: nos deja esa grata impresión de haber cogido nuevamente impulso. La verdad es que la primera impresión no puede haber sido más positiva, y eso que aún no hemos tenido ocasión de conducir algunos de los mejores nuevos propulsores de la gama, como es el caso de los eHybrid de nueva generación.

DE PRIMERA

Aunque el VW Tiguan tiene casi las mismas proporciones que antes —es tres centímetros más largo, pero igual de ancho y alto—, aparenta ser un coche más grande, pero también deja claro que es un producto más avanzado. Al principio, me pareció un coche algo más aparatoso de conducir durante los cortos desplazamientos que pudimos hacer por ciudad, pero no sé en realidad cuánto ha podido influir que ahora gire menos, que creo ver más capó que antes o que el puesto de conducción, apostaría, también va algo más elevado que antes. He probado dos asientos diferentes y la verdad es con ambos, los kilómetros pasaron sin tener noticias por falta de sujeción o comodidad; los Confort Deportivos incluyen masaje de tres cámaras, apoyo lumbar de cuatro puntos, calefacción y están tapizados con un tejido muy agradable, mientras que los opcionales ErgoActive Plus vienen de serie tapizados en piel, amplían a diez las cámaras neumáticas para el masaje, tienen climatización, ventilación y una función automática capaz de detectar humedad o frío en el cuerpo para ajustar individualmente la temperatura en el asiento y el respaldo. Poquito a poquito, el Tiguan se va a acercando cada vez más al Touareg e incluso estrena tecnologías más avan-

LOS TIGUAN EHYBRID TIENEN PRECIOS COMPARATIVAMENTE MÁS CAROS QUE LOS ID.4, AUNQUE TE OFRECEN DOS COCHES EN UNO

ENLACE AL CANAL
x.com/byneontelegram



NUEVOS E-HYBRID

Aún por descubrir porque no hemos podido conducirlos, pero quien pueda disponer de un punto de carga en casa para sacar todo el partido posible a su autonomía eléctrica, o pueda pagar su precio, los eHybrid dan al Tiguan doble personalidad al superar ahora holgadamente los 100 km de autonomía eléctrica. La base térmica es ahora el eTSi Evo2, con 150 CV o 177 CV según el rendimiento global: 204 o 272 CV. En ambos casos, el motor eléctrico es el mismo, con 116 CV, unidad que va integrada dentro del cambio automático DSG de 6 marchas, también de nuevo desarrollo. La batería pesa algo más de 170 kilos, está refrigerada por líquido, tiene 25,7 kWh de capacidad bruta y 19,7 kWh netos, se puede cargar a 11 kW —dos horas y cincuenta minutos— o hacerlo en corriente continua a 50 kW. VW equipa a estas versiones con dos cables: Schuko-Mennekes, limitado a 2,3 kW y Mennekes-Mennekes. Las versiones con 204 CV disponen de tres niveles de equipamiento y con precios de entre 48.970 y 55.585 euros. El eHybrid de 272 CV sólo está disponible en acabado R-Line y cuesta 58.715 euros, precios, comparativamente, más caros que los de un ID.4, aunque el Tiguan ofrecer realmente dos coches en uno.

zadas, como las nuevas luces IQ Light HD con funciones ampliadas.

El volante multifunción vuelve a los mandos físicos; de nuevo tenemos precisión y facilidad de uso en su manejo; así, sí. Tras él se ubica ahora, al lado derecho, el mando electrónico del cambio de marchas. Por su parte, el Driving Experience Control se maneja mediante en una pequeña pantalla OLED con mando giratorio que engloba diferentes funciones. Desde ella se puede controlar el volumen de la radio, los diferentes modos de conducción —al mismo tiempo, abre el correspondiente menú en la pantalla central por si, además de cambiarlo, necesitamos seguimos configurando algún elemento adicional— o las distintas "Atmósferas" que modifican la iluminación ambiental. Hay 5 posibles ambientes: Longe, Energetic, Joy, Minimal o Me.

Además del nuevo sistema operativo MIB4, VW ha mejorado la calidad del sistema multimedia, la ubicación y el tamaño. Ahora va situada a la misma altura que el cuadro de instrumentos

SELLADO
Otra cualidad más del Tiguan: un eficaz sellado del habitáculo y sistema de recirculación de la climatización, a prueba de las más mínima partícula de polvo durante nuestra visita a las Minas de Riotinto.

AVANCE EN POSITIVO

La nueva pantalla central —en la imagen, es la opcional de 15 pulgadas— está claramente orientada al conductor, monta el sistema operativo más avanzado y los mandos táctiles están ahora retroiluminados. El mando giratorio del Driving Experience Control dispone de su propia pantalla OLED y concentra varias funciones. El Tiguan sigue siendo un coche amplio, espacioso, versátil y bien terminado. Las nuevas DDC Pro cuentan ahora con válvulas independientes para ajustar la compresión y el control de rebote.

—según VW, para que esté a en su mismo eje y sea más fácil cambiar el punto de visión— y ligeramente orientada al conductor. Tiene un tamaño mínimo de serie de 12,9 pulgadas, pero con las mismas funcionalidades que las opcional de 15 pulgadas, la única que hemos "tocado" en los coches que hemos podido conducir; la resolución de ambas es magnífica. Una de las principales diferencias entre ellas es que en la de menor tamaño se pueden configurar menos "widget" o accesos directos a menús específicos en el margen superior. Ahora, los mandos táctiles que sirven para controlar el volumen de la radio o la temperatura de la climatización vienen retroiluminados y es más fácil utilizarlos de noche, aunque requieren deslizar el dedo con cierta suavidad para que respondan con la precisión requerida. De cualquier manera, casi todas las funciones que habitualmente requerimos en un coche se pueden controlar mediante comandos de voz, asistente que VW ha mejorado y que próximamente contará con ChatGPT.

El cuadro de relojes digital tiene siempre 10,25 pulgadas, sigue ofreciendo diferentes vistas predefinidas con cuadrantes que se pueden personalizar, ofrece la información de forma clara y con una resolución altísima. El posible inconveniente es que va alojada dentro de un marco donde se acumula polvo de difícil acceso y, que, además, en ocasiones generaba una ligera vibración que molestaba al conducir, aunque es algo que con seguridad se corregirá con versiones ya definitivas. Por su parte, el nuevo Head Up Display proyecta ahora la información sobre el cristal, en lugar de hacerlo sobre una lámina de metacrilato, y resulta mucho más nítido. Las plazas posteriores disponen siempre de serie de banqueta corrediza que se deslizan 16 cm. Por su parte, el maletero vuelve a crecer hasta los 652 litros, aunque los eHybrid siguen sacrificando demasiada capacidad y su volumen se reduce hasta los 490 litros.

NUESTRO PUNTO DE EQUILIBRIO
El 1.5 eTSi/150 sin suspensión adaptativa me ha parecido menos áspero de motor y más equilibrado de chasis que un TDi 4Motion con DCC Pro.

ASÍ VA 2.0 TDI/193 4MOTION

Si sacas ya a los Diésel de su zona de confort te dejan claro que no responden como antes, pero también es cierto que esta versión, siempre con tracción total de serie, supera los 1.900 kilos en orden de marcha. Tiene mucho y buen par aunque buscando rápida reacción a través de las marchas intermedias de su caja DSG/7, o mediante el cambio de actitud que esperarías de su modo Sport, es posible que encuentres una respuesta menos sólida de la que realmente encontrarás. Pero en modo maratón, es un perfecto compañero de viaje por su untosidad de respuesta, bajos muy llenos y un consumo todavía moderado. La versión hemos conducido venía con acabado R-Line, lo cual implica, además de otros elementos decorativos, el empleo de llantas de 19 pulgadas de serie y, en el caso de esta motorización, también la suspensión DCC Pro de nueva generación —para los acabados R-Line, viene también de serie con los motores TSi de 204 CV y los dos eHybrid—. La unidad que he probado equipaba, adicionalmente, ruedas de 20 pulgadas, una combinación de gran impacto visual, pero con ciertos pormenores para quien busque una calidad de bacheo deliciosa.

La DCC Pro es más compleja y efectiva que antes, de eso no cabe duda. Dispone de 2 válvulas por amortigua-

PRÓXIMAMENTE HABRÁ UN NUEVO SUV DE SIETE PLAZAS QUE DEJARÁ DE ESTAR INTEGRADO DENTRO DE LA GAMA TIGUAN

MATRIX IQ.LIGHT HD

Derivan del sistema de iluminación que que utiliza el Touareg, pero con funciones mejoradas. Este faro se compone de tres módulos: el exterior es de tipo Bi-Matricial destinado para luz de cruce o carretera; el central es el módulo HD compuesto por 19.200 ledes por faro y destinado a la iluminación dinámica de carretera; el interior, por su parte, proporciona luz está en curva o iluminación para mal tiempo. En conjunto, los IQ. Light HD ofrecen hasta 13 diferentes modos de iluminación: leaving/coming home, luz urbana, cruce para carreteras secundarias, luz de carretera para vías secundarias, luz de cruce para autopista, luces de carretera con enmascarado, antideslumbramiento de señales, luz off-road —sólo en los 4Motion—, todo clima, de orientación ante estrechamientos u obras, concentración de luz en el carril, iluminación de carril adaptable y luz de adelantamiento. Otro de los nuevos elemento es el Park Assist Plus, el cual registra y memoriza los últimos 50 metros recorridos para realizar la maniobra automáticamente, un sistema que más adelante se ofrecerá en versión Pro para poder desaparcar el coche de forma remota a través del móvil. A continuación tienes la lista con el equipamiento principal de sus diferentes versiones de acabado.

Equipamiento principal del acabado Tiguan
- Llantas Bari 17"
- Faros delanteros LED
- Front Assist
- Lane Assist
- Side Assist
- Park Pilot
- Rear View Camera
- Digital Cockpit 10,25"
- Keyless Go
- AppConnect inalámbrico
- Ready4Nav 12,9"
- Car2X

Equipamiento principal del acabado Life (Adicional)
- Llantas Napoli 18"
- Barras longitudinales techo en color plata
- Lunas laterales traseras y luneta trasera acústicas oscurecidas al 80%
- Light Assist
- ACC
- Keyless Access Advanced
- Park Assist Plus
- Apertura y cierre del maletero "Easy & Open"
- Retrovisores abatibles eléctricamente

Elementos adicionales del paquete Mas
- Llantas Catania 19"
- Faros delanteros LED Performance con regulación dinámica
- Pilotos traseros IQ.Light 3D LED
- Pintura metalizada

Equipamiento principal del acabado R-Line (Adicional)
- Llantas Coventry 19"
- Faros IQ.Light HD Matrix LED
- Dynamic Light Assist
- Acabado R-Line exterior e interior
- -Asientos deportivos bucket "R-Line"
- -Area View 360º
- -Travel Assist
- -Navegador Discover 12,9"
- -Sistema de carga por inducción
- -Iluminación ambiental 30 colores

GOURMET
El Tiguan sigue siendo uno de los coches más apetecibles de su clase, de los mejores por rendimiento, calidades o equilibrio de chasis, pero también sigue en el grupo de los más costosos.

dor y algoritmos independientes para compresión y extensión. Se puede configurar en 15 posibles opciones de rigidez, con un Sport predefinido que deja tres niveles superiores para añadir más firmeza o un Comfort con otros tres pasos extra que permiten añadir algo más de flexibilidad a la amortiguación. Quizás el mayor cambio apreciaremos es que los modos más flexibles lo son mucho menos que en la anterior generación. Aunque el cambio entre los ajustes más extremos es claramente perceptible, puede incluso que no veas tan necesario como antes pasar de Comfort a Sport —o un Individual configurado a tu gusto— en una zona de curvas en la que circulemos a un ritmo más o menos vivo. Ocurre lo mismo en sentido inverso: incluso en modo Sport, la amortiguación en sí funciona con bastante delicadeza y se adapta bien al terreno. Lo que si me encontrado en esta unidad ha sido una reacción siempre algo seca del eje trasero, pero no sabría decirte con exactitud si es un efecto originado por la mayor rapidez de respuesta de la nueva DCC Pro, la tracción 4Motion, las ruedas de 20 pulgadas o un poco de todo al mismo tiempo. En favor del coche, cuyo comportamiento es irreprochable, todo sea dicho, también es justo reconocer que

QASHQAI, 3008, TUCSON, KUGA, RAFALE... EN CUESTIÓN DE MESES LA OFERTA SUV SE AMPLIA O RENUEVA CASI AL COMPLETO

durante la prueba de conducción sólo hemos circulados por carreteras con asfalto muy irregular, bacheado y, sobre todo, muy áspero.

1.5 ETSI/150 DSG/7, LA COMPRA MAESTRA

Fue la gran sorpresa de la jornada de pruebas. Conocido el motor eTSi Evo2 —Ciclo Miller, turbo de geometría variable, desconexión de cilindros, hibridación por 48V—, el Tiguan incluso le hace sentir más fino que de costumbre. Esta unidad también la probamos con acabado R-Line, llantas de 20 pulgadas, pero sin suspensión adaptativa ni, lógicamente, 4Motion ya que es incompatible. Quienes no tengan necesidad de este elemento, creo que esta versión, e incluso configuración, puede ser de las mejores de la gama. Carece del nivel de equipamiento básico que sí tienen los eTSi de 130 CV —desde 37.210 euros en acabado Tiguan—, un motor que tal vez se podría quedar algo corto. Pero la diferencia con él, a igualdad de acabado —en Life, un eTSi/130 cuesta 40.185 € frente a los 41.270 € del eTSi/150—, creo que interesa pagarla para asegurarse más capacidad dinámica, mayor fuerza y superior solvencia para adelantar o circular cargado.

La primera gran noticia es que, por diferencia de peso, resulta un coche claramente más ágil y mucho más apetecible de conducir de forma más o menos deportiva entre curvas que el Diésel antes probado. La segunda, que en él no hemos sentido en ningún momento reacciones secas del tren posterior. El resultado es una verdadera delicia de chasis por equilibrio entre comodidad y efectividad, por precisión de la dirección o reacciones en general ya que en estas versión las inercias son claramente menores. El motor no tiene tantos bajos, pero resulta suavísimo conduciendo con normalidad, son abundantes las situaciones en las que avanzaremos por inercia con él apagado, su funcionamiento tiene más variedad de "matices" que el Diésel y al menos a mi me ha resultado un motor más satisfactorio —diría divertido en realidad— y además, suma las ventajas de ser un ECO y tener un precio más que competitivo.

DATOS TÉCNICOS

Precio **41.270 €**

MOTORES Y TRANSMISIÓN

Potencia global del sistema	150 CV
Par global del sistema	250 Nm
Motor térmico	
Tipo	Delantero transversal, de 4 cilindros en línea. Ciclo Miller.
Cilindrada y cotas	1.498 cm3 - 74,5 x 85,9 mm
Alimentación	Inyección directa de gasolina, turbocompresor de geometría variable e intercambiador térmico
Compresión	12 a 1
Potencia máxima	110 kW (150 CV) CEE a 5.000-6.000 rpm
Par máximo	250 Nm CEE a 1.500-3.500 rpm
Sistema eléctrico de 48 V	
Potencia máxima	14 kW (19 CV)
Par máximo	56 Nm

BASTIDOR Y CARROCERÍA

Susp. delantera	Independiente McPherson
Susp. trasera	Independiente multibrazo
Frenos delanteros	Disco ventilado
Frenos traseros	Disco
Dirección	Cremallera eléctrica
Neumáticos	235/55 R18
Coeficiente Cx	0,28
Largoxanchoxalto	4.539 x 1.842 x 1.658 mm
Batalla	2.677 mm
Peso oficial	1.616 kg
Depósito comb.	55 litros
Maletero	625 litros

RENDIMIENTOS OFICIALES

Velocidad máx.	210 km/h
Acel. 0-100 km/h	9,1 s
Consumo combinado WLTP	6,2 l/100 km
CO_2	141 g/km

OPINIÓN

Raúl Roncero

TIGUAN EHYBRID, EL MEJOR "ID"

Con las nuevas autonomías que ahora proporcionan los nuevos propulsores PHEV, holgadamente superiores a los 100 km, los ID.4 tienen al mayor enemigo en casa, pero siempre y cuando estés dispuesto a pagar un precio incluso mayor. Bien posicionados, sin embargo, los nuevos eTSi, en especial, la magnífica versión de 150 CV. Un Diésel ECO sería la guinda en la gama.

[45.200 € | 115 KW | 15,0 KWH/100 KM | ETIQUETA 0]

PASO A PASO

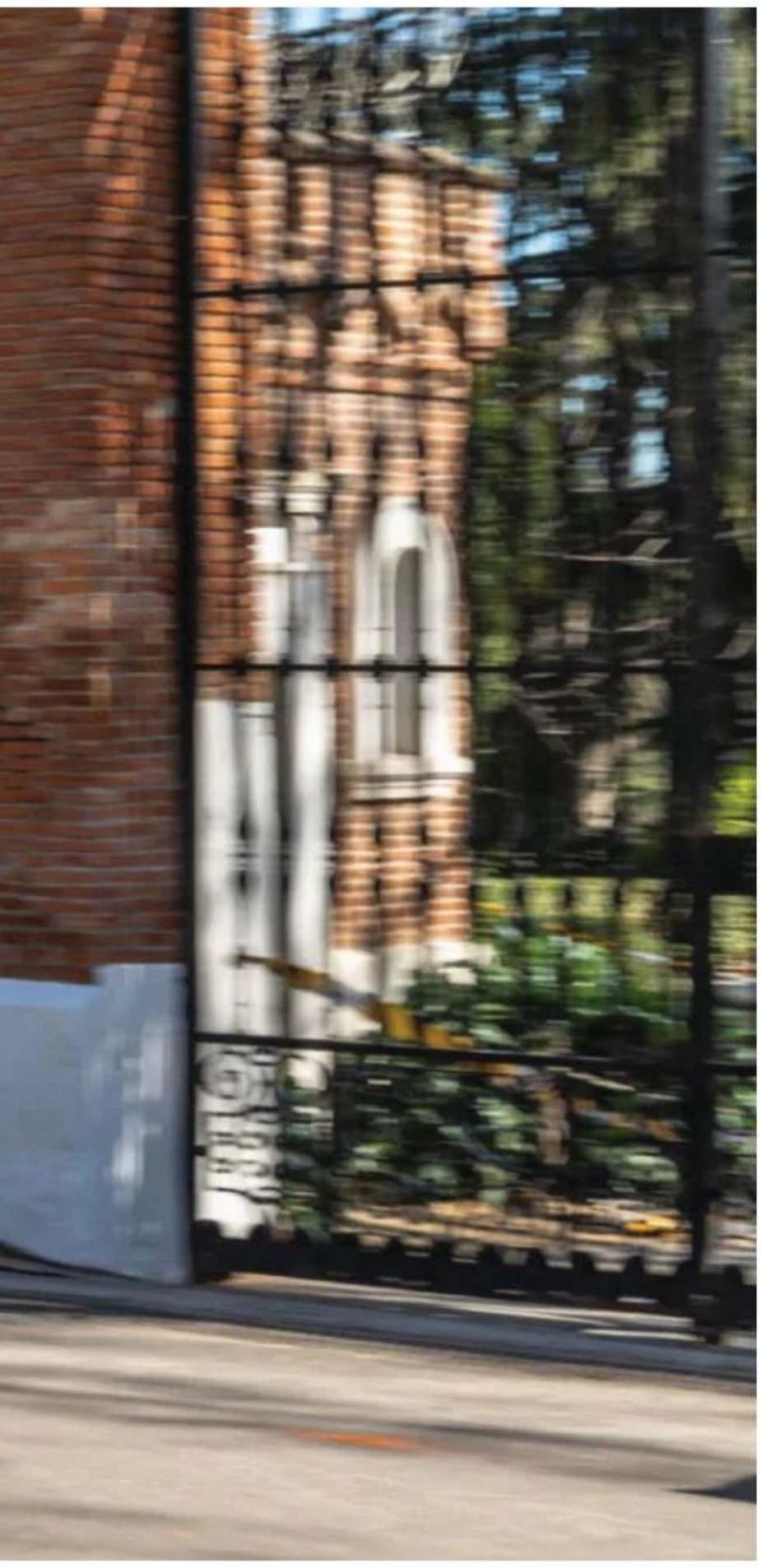
Peugeot afronta la electrificación como una transición en la que adapta sus plataformas al nuevo paradigma. Es el caso del e-308, que con una batería de 50 kWh y 115 kW de potencia se muestra como una opción lógica, racional y agradable de usar.

ÓSCAR DÍAZ ODIAZ@SLIB.ES. FOTOS: PACHECO

Habrá quien diga que el Peugeot E-308 llega tarde al mercado. Incluso, los más indulgentes, opinarán que ha aparecido cuando ya hay un buen número de alternativas como los Cupra Born, Volkswagen ID.3, MG4, BYD Dolphin, Renault Mégane E-Tech, Nissan Leaf ... y, dentro de la propia familia Stellantis, propuestas como el Opel Astra. Y eso sin salirnos de los compactos clásicos, sin entrar a valorar SUVs que por dimensiones y coste pueden suponer una alternativa a los compactos tradicionales. Cierto es también que por el momento el mercado eléctrico está sentando sus bases de funcionamiento, no hay roles de líderes definidos y, en cualquier caso, la cifra de ventas global supone —aún— una pequeña parte del pastel de las ventas globales, lo que podría explicar la falta de prisa del Grupo Stellantis en lanzar su primer compacto eléctrico.

Y como sucede con los 208 y 2008 ofrece un planteamiento racional, razonable, modesto incluso, consistente en electrificar una plataforma existente, como la CMP, para sin abandonar las propuestas térmicas complementar la oferta con opciones micro hibridadas y la que nos ocupa, plenamente eléctrica y de planteamiento conservador en cuestiones como potencia máxima o tamaño de la batería. ¿Ejercicio de sentido común o una solución para ir quemando etapas hasta la aparición de las próximas generaciones de eléctricos, con el 3008 como primera entrega? Poco importa en realidad, porque hoy la inmensa mayoría del uso de los eléctricos pasa por desplazamientos de rango corto y medio, sin abundancia de recorridos de mu-

EL MERCADO ELÉCTRICO ESTÁ SENTANDO SUS BASES, SIN AÚN HAYA ROLES DEFINIDOS NI UN ESTÁNDAR DE TAMAÑO DE BATERÍA O POTENCIA



MODERNO Y 100% PEUGEOT

Peugeot ha hecho del i-cockpit una señal de identidad y en este caso no podía ser una excepción. Emplea el de efecto tridimensional, al que te acabas por acostumbrar. El interior es moderno y con revestimientos de buen aspecto.

MODO DE EMPLEO

Los tres modos de conducción modifican respuesta de motor y autonomía (con una diferencia de un 10% entre Sport y Eco). El modo B de la transmisión aumenta la retención de 0,54 m/s2 a 1,37, llegando a detener el coche circulando a 100 km/h en 354 m frente a 720 m del modo D.

chos cientos de kilómetros que pongan en entredicho la autonomía oficial anunciada o su potencial para recargar la batería de manera consistente cerca del límite de potencia de carga por corriente continua anunciada.

ANÓNIMO

Nuestro protagonista exige atención y conocimiento del automóvil para identificar su identidad eléctrica, señal de que en Peugeot prefieren pasar desapercibidos antes que exhibir la condición de cero emisiones de este 308. No hay una parrilla carenada, ni un paragolpes específico, aunque sí unas llantas que deben ayudar a alejar el flujo aerodinámico de las ruedas. De ahí que a todas luces pudiera pasar por un 308 térmico o uno híbrido enchufable, que también llevan los escapes escamoteados. incluso son comunes loas asientos, el dispositivo de infoentretenimiento y la instrumentación con efecto 3D —que nos ha parecido menos estridente, aunque puede ser simplemente una impresión—, ayudando a cimentar esa impresión de normalidad que transmite el Peugeot E-308.

Ese carácter racional en el proyecto continúa en los elementos mecánicos. Se huye deliberadamente de lo hiperbólico en cuanto a potencia o tamaño de la batería. Con 50 kWh netos es más pequeña que la de rivales como el ID.3 o MG4 , aunque no le hace falta tamaño para ser más que suficiente para la mayoría de las necesidades diarias y de fin de semana incluyendo desplazamientos de rango medio siempre y cuando nos movamos por entornos de poca exigencia. Y es que los poco más de 15 kWh/100 km que podemos ver circulando en el entorno de los 100 km/h van a crecer notablemente, incluso por encima de los 22 kWh/100 km con ritmos de marcha por encima de las velocidades legales- Pero también bajarán, a poco más de 12 kWh/100 km, en entornos favorables de circulación urbana y circulando en el modo Eco con la batería ya atemperada.

En cualquier caso, con 115 kW de potencia máxima, el E-308 no va a arrojar prestaciones de infarto, ni ofrece una velocidad máxima aterradora, pero sí que ofrece potencial suficiente para moverse en el ritmo del tráfico urbano y periférico con pegada suficiente de reserva para resolver situaciones

MAGNÍFICO

La sujeción y forma de los asientos resulta de lo más convincente, si bien pueden ser algo cortos y estrechos para loas personas de mayor tamaño. El espacio trasero para las piernas no es lo mejor del coche. Sí lo es en cambio todo lo que tiene que ver con conectividad e integración del smartphone, inalámbrica en este caso. Los sistemas de iluminación convencen plenamente.

inesperadas. Y aunque el agrado de uso pasa más por suavidad de marcha que por contundencia baja de los 9,5 s en la aceleración desde parado a 100 km/h y se acerca a los 30 en la maniobra de 1.000 metros, habiendo alcanzado previamente la velocidad máxima oficial. Eso sí, es algo menos vivaz que su hermano menor el e-208 con quien comparte potencia y batería (posiblemente por una relación final más larga, que si bien le penaliza en cuanto a aceleración sí redunda en una velocidad máxima bastante superior. Es en realidad una capacidad semejante a la de las variantes térmicas del entorno de los 130 CV, a las que puede aventajar en cuanto a presteza al acelerador.

La autonomía, el gran tabú de un eléctrico es razonable. De hecho, es fácil alcanzar los 300 km sin «arrastrarte» por la carretera a ritmos especialmente bajos, ni penar desconectando climatización y abusar del modo Eco (capaz de aumentar la autonomía en un 10% respecto del modo de conducción Sport y un 5% que el modo Normal —aunque por motivos de seguridad se desconecta y nos da todo su potencial al acelerar a fondo). Eso sí, la autonomía máxima oficial por encima de 400 km en uso real es una quimera, como es habitual en todo coche eléctrico.

ADAPTACIÓN NATURAL

Podría decirse que el Peugeot E-308 es un coche fácil, acogedor, que reduce cualquier tipo de ansiedad que la nueva tecnología pudiera causar. Es en muchos aspectos un coche tradicional en su concepción que huye de los automatismos de puesta en marcha, etc. que han traído algunos coches eléctricos. Obliga a pulsar un botón de arranque, idéntico al del resto de los 308 y con el freno pisado seleccionar en la transmisión el modo D o R a voluntad, como en cualquier otro 308 de transmisión automática. En este caso, eso sí, el modo B marca una diferencia y

EL E-308 ES UN COCHE FÁCIL, ACOGEDOR, QUE REDUCE LA ANSIEDAD QUE LA NUEVA TECNOLOGÍA PUEDE CAUSAR

CÓMODO CASI SIEMPRE

Sólo el asfalto muy rugoso y los reductores de velocidad más violentos empañan, ligeramente, la sensación de sosiego a bordo.

permite activar el modo de recuperación máxima de energía. No hay levas para modificar la retención, sólo un botón —pequeño para encontrarlo sin desviar la mirada del asfalto— que activa un sistema capaz de reducir la velocidad en un descenso prolongado o mantener la distancia de seguridad deseada respecto del tráfico precedente más que como un freno motor.

También resulta agradable y solvente el equipo de freno incluso en circunstancias tan desfavorables como el de la toma de datos en las pistas de homologación del INTA. En un día ventoso y con el asfalto húmedo no se pueden esperar las mejores distancias de parada —peores a la media de las obtenidas en días soleados, sin viento y con el asfalto cálido, pero sin llegar a extremos criticables— y, personalmente, me quedo con el tacto del pedal y la contundencia que noté cuando al aproximarme a un cruce, un despistado conductor se saltó un stop e invadió mi trayectoria. Sirvió para comprobar cómo el sistema de freno, su asistente de emergencia y los estabilizadores electrónicos cumplen de maravilla.

Sustos aparte, te das cuenta de cómo Peugeot ha puesto en acción un coche que sitúa el agrado de uso en

FICHA TÉCNICA

autopista

VALORACIONES DE LA PRUEBA

por Centro Técnico

CONSUMOS

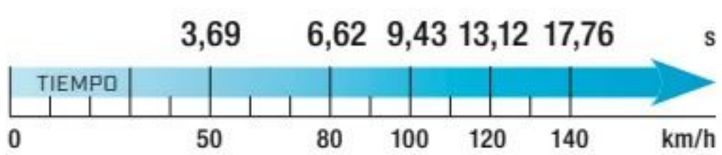
(kWh/100 km)

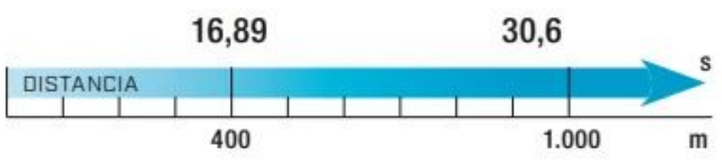
413 km
Autonomía media

Urbano	Carretera	Autopista	Máximo
14,9	16,6	21,9	23,8

PRESTACIONES

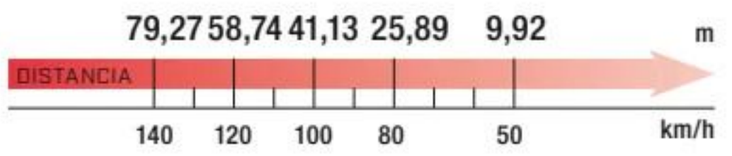
ACELERACIÓN (s)



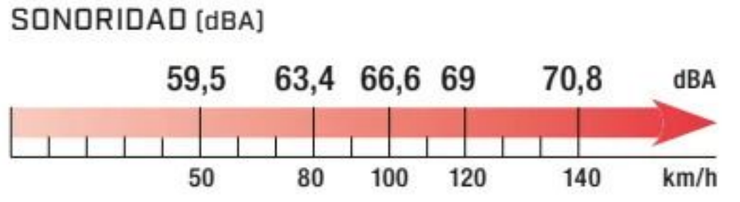


ADELANTAMIENTO (s)

FRENADA (s)



SONORIDAD (dBA)

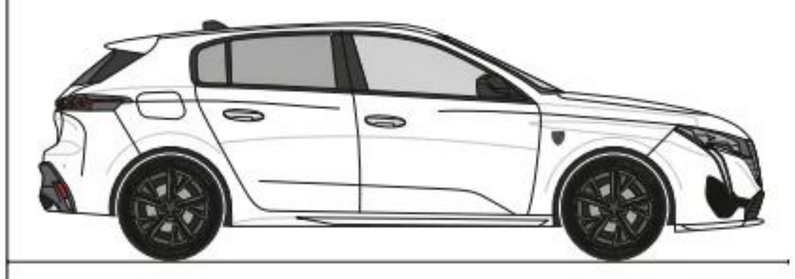


DATOS OFICIALES

Precio 45.200 € / Dto. 3.500 € / Final 41.700 €

MOTOR	
Motor eléctrico	
Situación	Delantero transversal
Tipo	Síncrono de imanes permanentes
Potencia máxima	115 kW (156 CV)
Par máximo	260 Nm (26,53)
BATERÍA	
Tipo	Iones de litio
Ubicación	Central
Capacidad total/útil	54 kWh / 50,8 kWh
Potencia de carga CC	100 kW
Potencia de carga CA	11 kW
TRANSMISIÓN	
Tipo	Tracción delantera
Embrague	Sin embrague
BASTIDOR	
Susp. delantera	Independiente McPherson
Elem. elástico	Muelle helicoidal
Susp. trasera	Rueda tirada por eje torsional
Elem. elástico	Muelle helicoidal
Frenos delanteros	Discos ventilados (304 mm)
Frenos traseros	Discos macizos (290 mm)
Dirección	Cremallera. Eléctrica
Giros/Ø volante	2,75 /350 mm
Ø de giro	n.d.
Neumáticos	215/45 R18
Llantas	18"
CARROCERÍA	
Coeficiente Cx	n.d.
Nº de plazas	5
Peso oficial	1.759 kg
Maletero	n.d.
RENDIMIENTOS OFICIALES	
Velocidad máx.	170 km/h
Acel. 0-100 km/h	9,8 s
Consumo combinado WLTP	15 kWh7100 km
Emisiones de CO_2	0 g/km

CARROCERÍA Y PESO



Cotas (mm)	
Longitud	4.367
Anchura	1.852
Altura	1.465
Batalla	2.6785
Vías	1.559 y 1.552
Capacidad de maletero	N.d.

unos niveles magníficos. Es espectacular en lo que tiene que ver con aislamiento a bordo, tanto por sonoridad aerodinámica como de rodadura... siempre y cuando haya por asfaltos incómodamente rugosos donde el perfil 45 de los neumáticos montados sobre llantas de 18" e inflados a 2,6 / 2,4 bares pueden convertirse en un obstáculo.

También se lo ponen difícil a la amortiguación, algo que queda resuelto con la maestría clásica de Peugeot en un ejercicio de compromiso que no pierde de vista al confort a pesar de una suspensión trasera más bien firme, que nunca llegará a parecer seca y sí una garantía de estabilidad. Y es que ese, el aplomo de marcha, es uno de los puntos fuertes del E-308 junto con una exquisita facilidad de conducción.

DISCRETO
Esta versión eléctrica comparte los elementos fuertes y los mejorables con las variantes térmicas, entre ellas la visibilidad hacia atrás.

¿EN DESVENTAJA?
Descuentos incluidos hay un e-308 por debajo de los 40.000 euros, aunque sigue habiendo alternativas más potentes y de mayor batería menos caras.

Todo en él resulta sosegado: volante, tacto de los pedales, insonorización... todo está pensado para crear una atmósfera protectora que aumente el agrado de uso y ese carácter semi premium que Peugeot está imprimiendo a todos sus productos.

Para ello no han escatimado a la hora de montar equipamiento. Cierto es que hablamos de la version GT, y por lo tanto la versión más equipada, y se complementaba con elementos como los asientos opcionales con masaje (1.000 euros) y el pack de conducción autónoma, algo que va ganando peso en las escalas de valores. Pero habría que ser bastante caprichoso para echar de menos elementos opcionales adicionales. De hecho, cuenta con faros matriciales, tapicería de cuero/Alcántara y conexión y recarga inalámbricas, lo que le supone un aumento en el precio, que se aproxima peligrosamente a los 40.000 euros ¿el precio de la novedad? Puede ser. Y también a priori va a ser algo más caro que algunos rivales más lógicos, pero lo que está fuera de duda es que con este E-308 Peugeot ha dado un paso firme en su camino a la electrificación calentando el terreno a los imponentes productos desarrollados a partir de la plataforma STLA con baterías de hasta 100 KWh.

OPINIÓN

Óscar Díaz

PRESUMIDOS ABSTENERSE

No vas a poder presumir de batería ni de gran cantidad de caballos y más de un «cuñao» te dirá que por ese precio podías haberte comprado... ¡qué mas da!, el e-308 es tuyo y eres tú quien va a poder sentir ese agrado que transmite su magnífica insonorización, una suspensión cómoda —que no impide una entrada en curva incisiva y rápida— y una dosificación de la potencia de lo más agradable, sin brusquedades y con una reserva de par que te lo hace fácil si tienes algún apuro. Si te gusta la discreción y buscas coche eléctrico, tenlo en tu lista de coches a considerar.

[35.050-41.150 € | 170 CV | 1 L/100 KM | ETIQUETA CERO]

QUIMICEFA

Creo recordar que era fósforo y azufre —ufff, ya ha llovido desde aquello— la mezcla que, sometida a llama, generaba una suerte de fuegos artificiales. Lo que ha hecho Mazda con el MX-30 R-EV es, más o menos, lo mismo, pero metiendo en el matraz un motor rotativo, otro eléctrico, baterías... No explota, pero la mezcla es, cuanto menos, explosiva.

RAÚL RONCERO. FOTOS: MAZDA

Hay coches que uno tiene conducir antes de morir. No necesariamente tienen que ser megadeportivos, hiperpotentes o estratosféricamente caros, es sólo por mera curiosidad de ver cómo funcionan algunas rarezas técnicas que sólo marcas como Mazda se atreven a lanzar al mercado; el MX-30 e-Skyactiv R-EV es una de ellas. Sí, en realidad es una tecnología semejante a la e-Power de Nissan en cuanto a principio de funcionamiento —en este caso, sin batería recargable —, en la que, por cierto, tampoco falta el toque exótico del único motor térmico con sistema de compresión variable que se ha llegado a producir y montar en un vehículo de producción —Saab lo intentó y se quedó en el camino—. También como la e:PHEV que Honda ha estrenado el CR-V. O con parecidos más que razonables con aquellos Opel Ampera que quedaron desterrados cuando vieron venir al lobo de Toyota con sus híbridos y Plug-In.

Pero e-Skyactiv R-EV es algo "made by Mazda" y por sí sólo, una pieza de tecnología única y tan singular como lo es el mismísimo MX-30 como automóvil. No querría tardar mucho en responderte a la pregunta del millón: ¿Ha encontrado Mazda la fórmula secreta?

MX-30
D LEV

No, pero ¡olé por los arrestos que le ha echado la marca! Coche de minorías, principalmente para quienes nos fascina qué y cómo hace Mazda las cosas sin valorar en caliente otros atributos o incluso el resultado final en cuestiones puramente energéticas, pero también para quien no necesite un vehículo con demasiado espacio interior y, obviamente, pueda disponer de un punto de carga en casa. Lo vemos en profundidad.

LA LÓGICA

La idea en sí es francamente buena, sobre el papel, mejor incluso que otros eléctricos de autonomía extendida o que híbridos enchufables convencionales: se trata de adaptar las tecnologías a los recursos, y no al revés. Un PHEV requiere de un motor más o menos grande y cierta potencia que utilizará para mover al coche y/o cargar las baterías al mismo tiempo, además de requerir elementos adicionales como una caja de cambios en la gran mayoría de los casos... más peso, más espacio requerido. Mazda lo soluciona con un motor rotativo, especialidad de la casa, que tiene un coste reducido, es relativamente sencillo, cabe debajo de un brazo, lo podría levantar un niño de mediana edad y que con sólo 75 CV puede "producir" 170 CV eléctricos, que son los que realmente propulsar al coche, además de cargar la batería que lleva a bordo o hacer las dos cosas a la vez. Para qué unas baterías de puro eléctrico en un automóvil de orientación urbana —pongamos unos 50 kWh de media de capacidad— cuando utilizas un tercio de su capacidad en el día a día y te atarían demasiado a la hora de viajar. Como solución tecnológica, e-Skyactiv R-EV parece la fórmula mágica, más aún si tenemos en cuenta lo que cuesta —sólo hay tres coches híbridos enchufables en el mercado más baratos que él—, lo bien hecho e integrado que está todo, lo estimulante que resulta conducirlo o el bajo coste de utilización que puedes conseguir si eres usuario tipo, que es principalmente para quienes está orientado este coche y su tecnología. El inconveniente

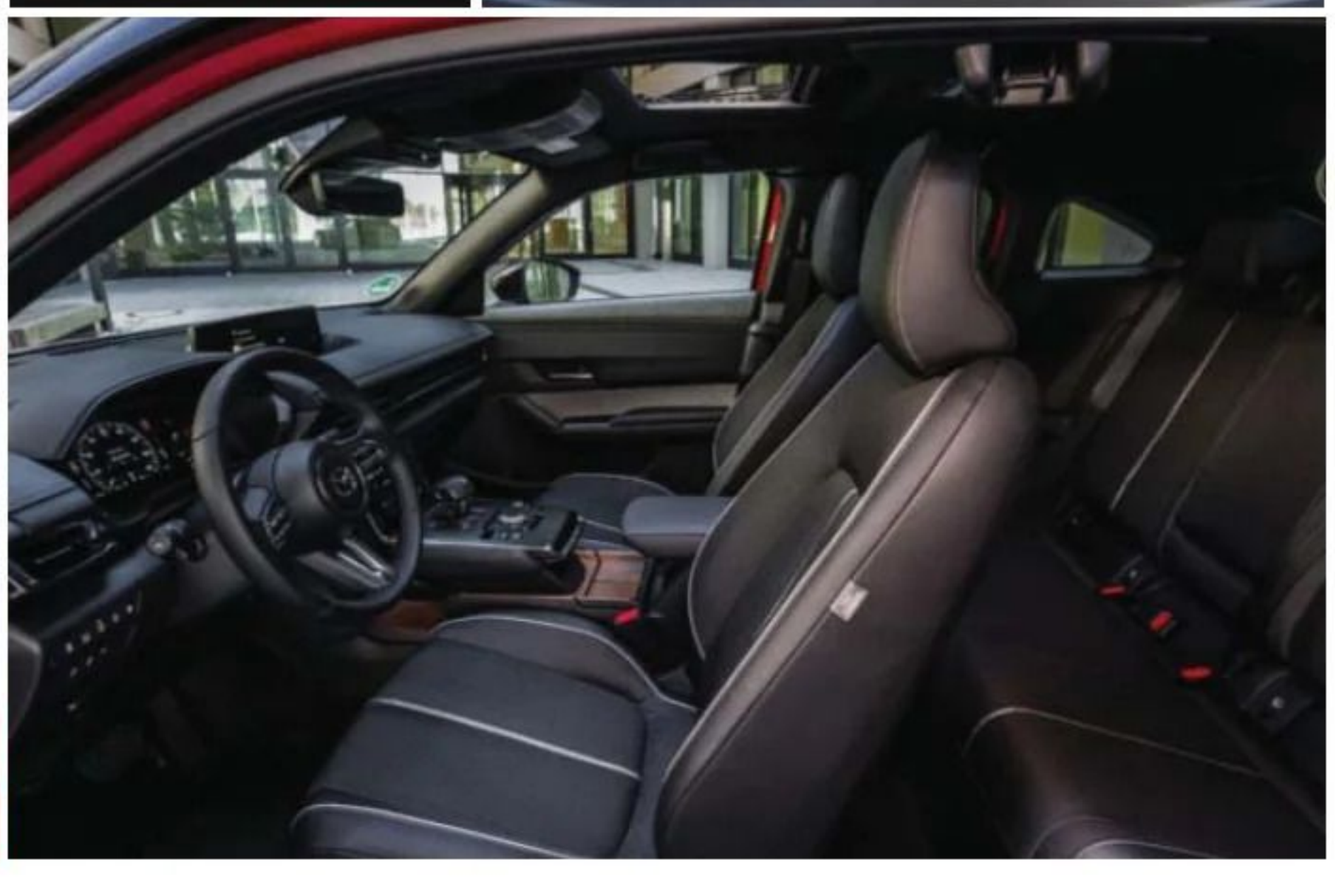
ROTOR

En carretera, el rotor funciona normalmente de forma constante, variando su régimen de giro en función a la potencia solicitada. El sonido no es alto, pero sí peculiar, semejante a un propulsor de dos tiempos.

EL MOTOR ROTATIVO ENCIERRA ESE HALO DE PRESTIGIO Y EXCLUSIVIDAD TÉCNICA HABITUAL EN LA MARCA, PERO TAMBIÉN SUS DEBILIDADES COMO MÁQUINA QUE CONVIERTE COMBUSTIBLE EN TRABAJO

AUTÉNTICO

Típicamente sobrio, pero elaborado con mucha calidad. Aunque el cuadro de instrumentos no ofrece muchas posibilidades para personalizar la información, la muestra siempre de manera muy clara. El sistema multimedia ofrece lo justo y necesario sin necesidad de rocambolescos gráficos y colores y, además, ofrece un manejo muy intuitivo mediante el mando giratorio. A la izquierda del cambio se encuentran los modos de conducción —Charge, Normal y EV—. Mirando de frente al sistema de propulsión, el pequeño rotor de 830 cm3 se encuentra en el margen derecho.



es que e-Skyactive R-EV es un sistema de propulsión ineficiente para todos aquellos que nos salimos de la media de utilización cotidiana, sumando que MX-30 tiene demasiadas particularidades como medio de transporte para viajar, incluyendo una velocidad máxima limitada a 140 km/h.

LA ESTRATEGIA

Es fácil. Para una gran mayoría, basta cargar electricidad y conducir o repostar gasolina y continuar con el viaje. Así de sencillo, porque la utilización es exactamente igual a la de un híbrido enchufable; de partida, lo que no me convence del sistema es que tengas que poner mucho de tu parte para conseguir optimizar al máximo las dos "baterías" que lleva este coche a bordo: la química, de 17,8 kWh de capacidad y la de gasolina de 50 litros, porque hay aspectos que podrían estar mejor planteados.

El funcionamiento básico es el siguiente: utiliza la energía almacenada en la batería hasta que, más o menos, su capacidad se reduce hasta 40% —es el "punto de equilibrio" fijado por Mazda, pero este porcentaje puede ir variando durante la conducción—, momento en el que el motor rotativo pasa a producir la electricidad. Si quieres continuar el viaje en eléctrico, tendrías que acceder a los modos de conducción y seleccionar EV de forma voluntaria —además de este, hay un modo Normal y otro denominado Charge—, cuando creo que existen dos dos posibles alternativas que proporcionarían un resultado mucho mejor. Una de ellas es vincular la gestión de energía con el navegador para que, en función del kilometraje final a destino —donde podríamos volver a cargar—, pudiera aumentar la conducción utilizando la batería, evitando que lo tenga que hacer voluntariamente el conductor. Otro, habida cuenta de que hay una configuración que da prioridad de arranque en modo eléctrico —se configura desde la pantalla central y es equivalente a poner en marcha el coche directamente con el modo EV activado, en lugar de que arranque en modo Normal—, que sea éste el el que diera esa opción. En este caso, el "buffer" de batería que reserva el sistema es variable según el tipo de conducción que estemos realizando en cada momento: puede llegar a vaciar la batería —nunca es un cero absoluto— si nos movemos en ciudad a baja velocidad —realizando constante aportaciones de mantenimiento y carga mediante el motor rotativo—, o mantenerla entre un 20 y un 40% si utilizamos el coche en carretera o extrarradio y circulamos a las velocidades genéricas de ese tipo de vías, es decir, lo mismo que hace el modo Normal.

Un ejemplo práctico sería un conductor que realiza entre 80 y 90 km diarios —puede llegar o volver a destino y poner el coche a cargar en su casa u oficina—, cantidad al alcance de la batería que tiene este MX-30. Sea cual sea el ajuste predefinido con el que arranquemos, el coche emplearía energía de la batería para, más o menos, el primer cincuenta por ciento de ese recorrido, pasando a emplear el motor térmico como generador el resto del tiempo.

Sí, es tan sencillo como, en el momento de sentir que el motor rotativo se pone en marcha, activar manualmente

MAZDA ES MAZDA PORQUE ES CAPAZ DE LANZAR AL MERCADO TECNOLOGÍAS COMO E-SKYACTIVE R-EV. INEFICIENTE, SÍ, PERO YO QUIERO UNO Y MANTENERLO DE POR VIDA

DOS MÁS DOS

Lo es en número de puertas laterales y capacidad real interior, manteniendo la misma habitabilidad, ventajas y desventajas que la versión eléctrica de la que deriva. Para abrir las puertas traseras es necesario que las delanteras lo hayan hecho con anterioridad, una operación igualmente engorrosa a la hora de cerrarlas y que, además, requieren demasiado espacio lateral.

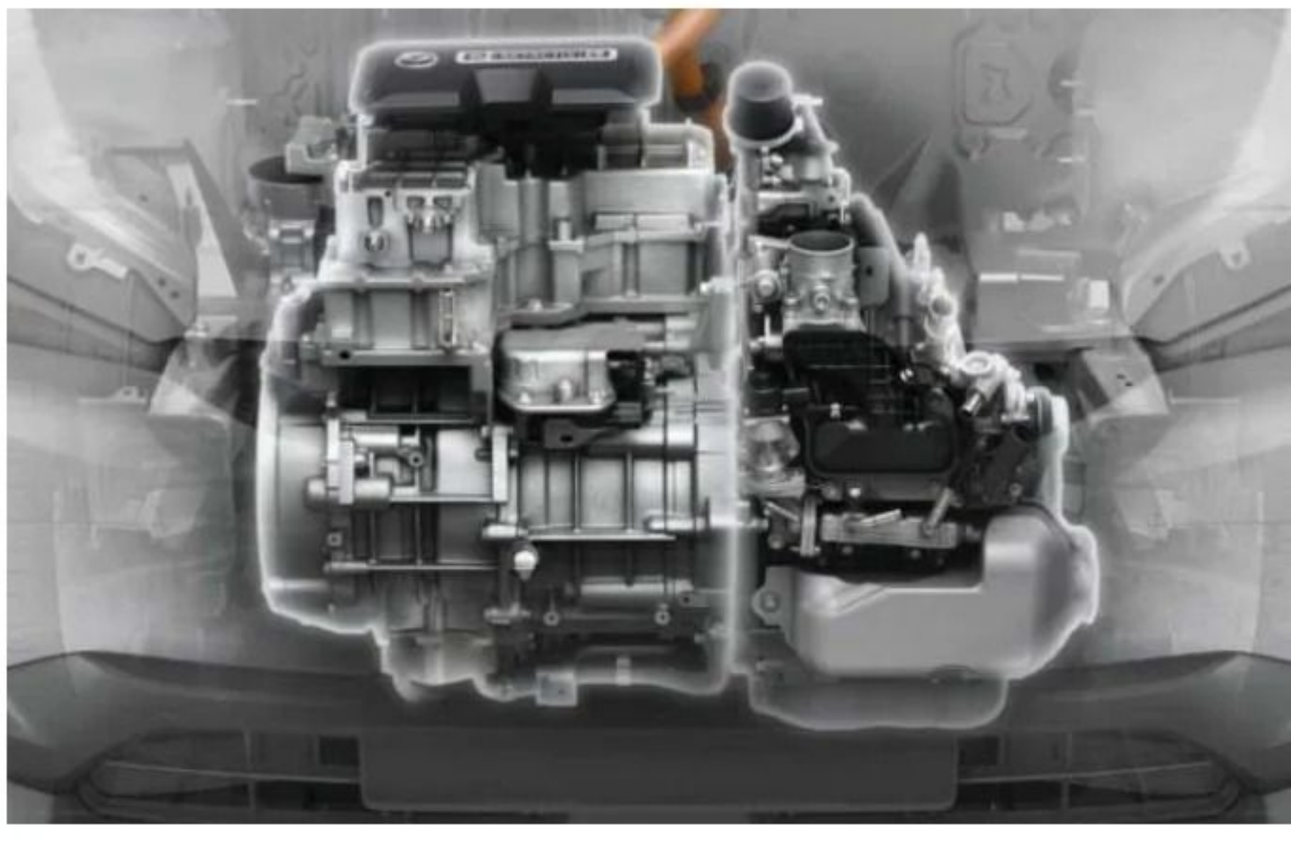
el modo EV ubicado en consola hasta exprimir la batería tanto como admita el sistema. Pero habrá un buen número de usuarios que presupongan que Mazda ha definido la estrategia más adecuada para conseguir la mayor eficiencia en todo momento. Supongo que lo que pretende evitar la marca son estados en los que no puede entregar toda la potencia disponible, que se dan cuando la batería baja del 14% y se solicita mucha aceleración, aunque serán situaciones muy puntuales de las que "sale" el propio coche automáticamente.

LA REALIDAD

En las condiciones antes descritas —es decir, dejando que sea el propio coche el que lleve la batuta y decida qué y cuándo utilizar sus dos fuentes de energía—, los consumos con los que me he ido moviendo son los siguientes. Iniciando la marcha con la batería cargada y para un recorrido de 67 km, 21,7 kWh y 3,8 l/100 km —podría haber llegado sin que el generador hubiera necesitado ponerse en marcha—. En una combinación de diferentes trayectos —incluyendo abundante uso urbano— que totalizaron 120 km, el gasto medio fue de 18 kWh/100 de electricidad y 7,6 l/100 km de gasolina. En otro de 70 km y empezando en origen con el 14% de batería, consumió 12 l/100 km y 13 kWh/100, llegando a destino con el 45% de la batería; en este caso, una situación de gasto innecesario por

DE AYER A HOY

Un pedacito de la historia de Mazda, a bordo de este coche exclusivamente eléctrico, todo un "mix" de sensaciones que también valen su peso en oro.



cargar en lugar de solo mantener el estado de la batería, ya que podría haber enchufado el coche al llegar a casa. Para que tengas la referencia, en modo de carga mediante el propulsor rotativo —Charge, en los modos de conducción—, consume 13,2 l/100 km conduciendo el tiempo necesario para pasar del 20 al 80% de capacidad, pero no tiene ningún sentido hacerlo.

Si por el contrario, suponiendo que cada viaje lo iniciemos con la batería cargada, que sean recorridos de entre 35 a 45 km o que, siendo mayores, utilicemos voluntariamente el modo EV para conducir tanto como sea posible en modo eléctrico —siempre tendremos pequeñas conexiones del motor rotativo cuando baja la batería, pero con influencia muy baja en el coste— las medias serían estas: entre 17-18 kWh/100 km en ciudad —puedes llegar a rozar los 90 km de autonomía— y de 19 a 20 kWh usando el coche en carretera o extrarradio —te acercas a los 80 km—.

Con la intención de verificar la potencial eficiencia de cada modo de propulsión, también hemos "desligado" el mix de consumo midiendo la electricidad que consume cuando funciona como eléctrico o la de gasolina cuando lo hace con el motor rotativo funcionando. En este caso, conduciendo por carretera variada —más o menos, a un ritmo de 100 km/h—, gastó 23,7 kWh/100 de electricidad para realizar los primeros 40 km del recorrido

GAMA

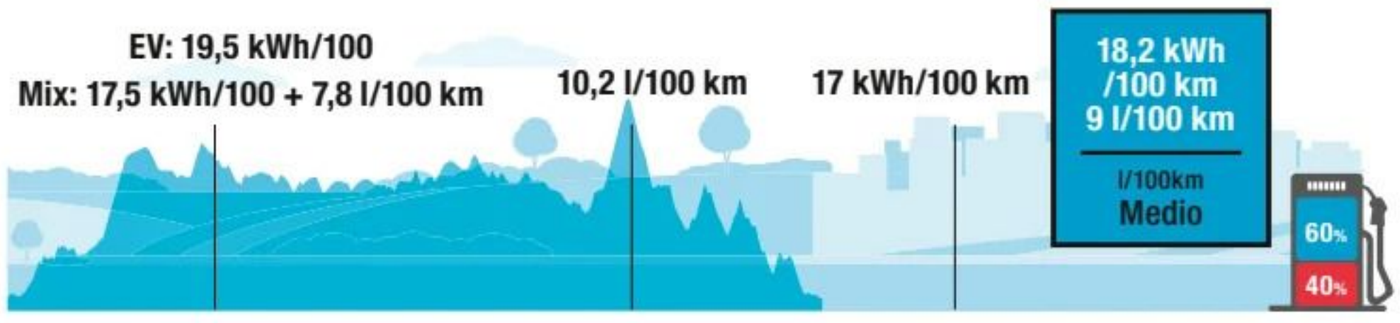
Entre 35.050 y 41.150 euros, con precios idénticos que el MX-30 exclusivamente eléctrico en las versiones Prime-Line, Advantage y Exclusive-Line, siendo algo más caro el R-EV en el acabado Makoto y el único disponible en Edition R.

VALORACIONES DE LA PRUEBA

por Centro Técnico

autopista

CONSUMOS (l/100 km)

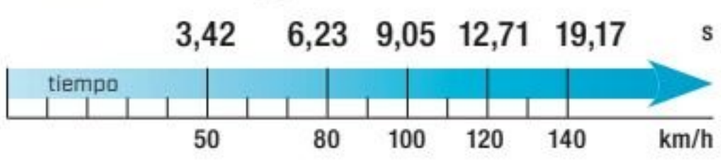


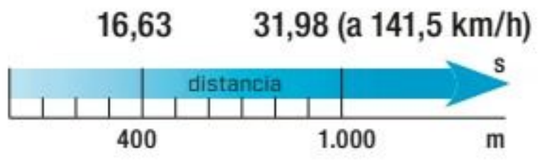
Mientras que en ciudad o autopista las cifra que publicamos son las que consigue utilizando la fuente de energía natural para cada tipo de uso, en carretera verás que te damos valores sólo en eléctrico —cifra EV— o utilizando el rotor como generador —cifra Mix—. Tiene potencial para llegar a 90 km utilizando la batería, pero su estrategia de funcionamiento no permite aprovecharlos.

EV: 90 km
Mix: 555 km
Autonomía media

PRESTACIONES

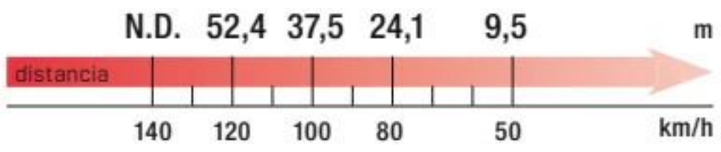
ACELERACIÓN (s)





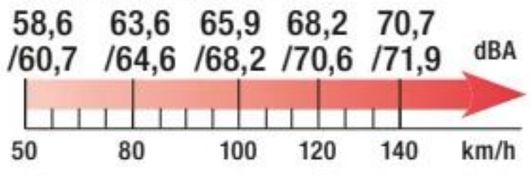
La capacidad de aceleración es prácticamente igual a la versión EV de 145 CV. Cuando utiliza la energía de la batería, la respuesta es algo más rápida que cuando el motor eléctrico la tiene que "producir".

FRENADA (s)



Por limitación de velocidad máxima es imposible medir la frenada desde 140 a 0 km/h, pero la estabilidad del coche, dentro o fuera de la pisa de ensayos, resulta monolítica.

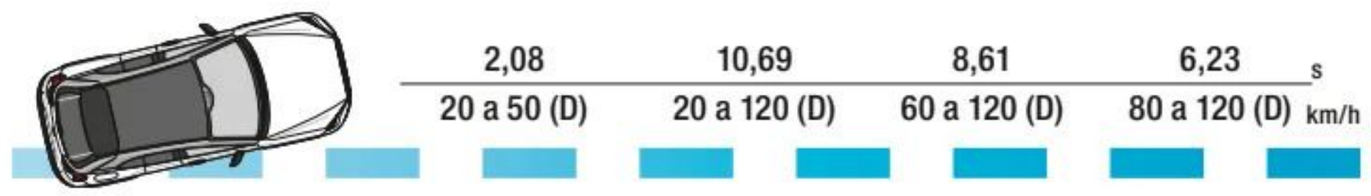
SONORIDAD (dBA)



Normalmente, el rotor funciona a baja o alta carga según la potencia requerida, pero el ruido puede molestar más por su frecuencia que por la intensidad.

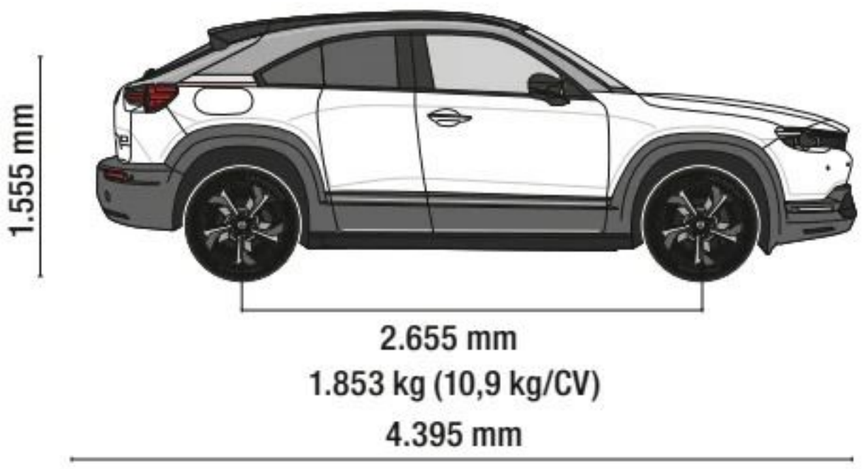
ADELANTAMIENTOS

Consumo máximo en prestaciones: N.D. l/100 km



Reacción mecánica de pura propulsión eléctrica, suficientemente consistente y muy constante. Si la batería baja del 14% más o menos, pueden haber momentos en los que la capacidad de aceleración quede puntualmente limitada.

CARROCERÍA Y PESO



Cotas (mm)	
Anchura	1.795
Vía delantera:	1.565
Vía trasera	1.565
Habitabilidad (cm)	
Ancho interior delantero	141
Ancho interior trasero	129
Altura interior Min. / máx.	93-100
Altura trasera	87
Espacio piernas delantero	105
Espacio piernas trasero	63
Maletero	350 litros

Sale el 50% de la batería —refrigerada por un circuito de aire y calefactada por manta térmica— y llega el pequeño motor rotativo, con un sobrepeso total de 120 km en contra del R-EV, pero sin que haya sido necesario modificar ninguna cota o elemento del habitáculo.

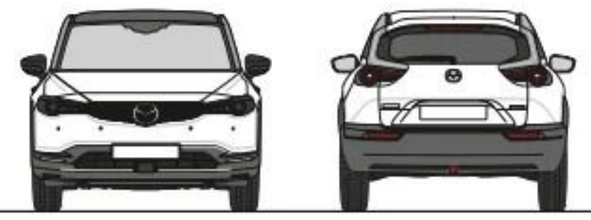
CONDICIONES DE LA PRUEBA

5.401 km al inicio.
Temperatura: 16ºC.

Neumático Bridgestone Turanza 215/ 55R18 95H

DATOS OFICIALES

Precio desde 35.050 €



MOTOR

Motor térmico

Situación	Delantero transversal. Generdor de corriente eléctrica
Tipo	Rotativo
Cilindrada	830 cm3
Alimentación	Inyección directa de gasolina
Compresión	11,9:1
Potencia máxima	55 kW (75 CV) a 4.700 rpm
Par máximo	116 Nm a 4.000 rpm
Potencia máxima	xxx eEE (xxx EE) e x.
Par máximo	xxx Ee EEE e x.xxx eee

Motor Eléctrico

Situacion	Delnatero transversal
Tipo	Síncrono de imanes
Potencia máxima	125 kW (170 CV)
Par máximo	260 Nm
Tensión nominal	355 V

BATERÍAS

Tipo	Iones de litio
Cap. total / útil	17,8 kWh / -
Pot. Carga en CC	36 kW
T. Carga en CC	25 minutos al 80%
Pot. carga en CA	11 kW
T. carga en CA	1,5 horas

TRANSMISIÓN

Tipo	Propulsión eléctrica. Tracción delantera
Embrague	No tiene

BASTIDOR

Susp. delantera	Independiente McPherson
Elem. elástico	Resorte helicoidal
Susp. trasera	Rueda tirada por eje torsional
Elem. elástico	Resorte helicoidal
Frenos delanteros	Disco ventilado
Frenos traseros	Disco
Dirección	Cremallera eléctrica
Giros/Ø volante	2,8 /37 cm
Ø de giro	11,4 m
Neumáticos	215/55 R18
Llantas	7 x 18 pulgadas

CARROCERÍA

Coeficiente Cx	N.D.
Nº de plazas	5
Depósito	50 litros
Peso oficial	1.853 kg
Maletero	350 litros

RENDIMIENTOS OFICIALES

Velocidad máx.	140 km/h
Acel. 0-100 km/h	9,1 s
Autonomía EV	85 km
Consumo combinado WLTP	1 l/100 km
Emisiones de CO_2	21 g/km

EURONCAP

Calificacion	★★★★★

CHASIS SOBRESALIENTE

No existen diferencias significativas entre el comportamiento del R-EV respecto al eléctrico "puro". Es un coche preciso, dinámico, ágil y el que en todo momento se siente que el centro de gravedad es muy bajo. Además de manejable, resulta francamente divertido de conducir.

—todavía quedaban 36 km de autonomía eléctrica restante que conservó hasta el final— y 8,6 l/100 km durante los 80 km siguientes, cifras que en valor absoluto son demasiado altas como coche eléctrico o como térmico.

Turno de meterse entre pecho y espalda largos trayectos a rigurosa velocidad de autopista: los 9,6 l/100 km y 20,6 kWh/100 indicados en el ordenador de viaje se traducen, tras reponer sus "depósitos", en 10,2 l/100 de gasolina y una recarga del 36 al 100% que podrías hacer en casa por un coste irrisorio o en una estación de corriente continua —algo menos de media hora para completar esa carga—, equivalentes a unos 500 km de autonomía en autopista. No son pocos los híbridos enchufables, ajenos también a cargas de oportunidad, los que consiguen resultados mejores.

Y PESE A TODO...

Gratificante porque es un coche en el que se viven otro tipo de experiencias que suplen la ineficiencia de su sistema de propulsión. Porque no todo son números fuera de su radio de acción como coche eléctrico para uso urbano, donde, ahí sí, puede ser y es una opción útil, ventajosa, claramente más versátil que muchos automóviles eléctricos que se venden en la actualidad —con este MX-30 tienes dos coches en uno— o que otros híbridos enchufables que cuesten mucho más dinero. El sistema de propulsion resulta súper agradable por tacto, respuesta mecánica en la forma de entregar su potencia, está muy bien construido, tiene un chasis delicioso que hace que sea uno de esos coches que apetece conducir, unas prestaciones más que notables, modos de recuperación de energía que hacen que la conducción pueda ser muy divertida sin necesidad de tocar el freno. Y no sabría decirte cuánto peso tiene este detalle, pero todo cuanto esconde este coche bajo su vano motor delantero hace que, al menos para mí, y aún convencido de que el corazón se ha llevado al huerto a la razón, sea uno coche que me gustaría tener, usar a diario y sobre todo, conservar de por vida.

EL EXAMEN

Comportamiento	175
Motor y prestaciones	106
Eficiencia	57
Habitáculo y funcionalidad	87
Confort y utilización	95
Inversión	61
En primera persona	15
Nota final	**596**

OPINIÓN

Raúl Roncero

MAZDA TE ATRAPA

Sí, te lo reconozco, Mazda no sólo hace coches o desarrolla tecnologías que otros no se atreven a llevar a la serie, también fabrica experiencias, y este coche representa todo ello, en lo técnico y en lo emocional; e-Skyactiv R-EV es una interesantes solución de transición como los son muchos otros híbridos enchufables del mercado, no todos con su exclusividad mecánicas y en realidad, pocos de ellos con precios más competitivos, pero muchos de los que hay, le igualan o superan en eficiencia y añaden mayor polivalencia. Valga un Ford Kuga 2.5 PHEV de 225 CV, desde 38.600 euros, como punto de referencia, con suficiente autonomía eléctrica y magnífica eficiencia como híbrido.

x.com/byneontelegram

LA PRODUCCIÓN LOCAL PERMITE A RENUALT COMPETIR CON CHINA

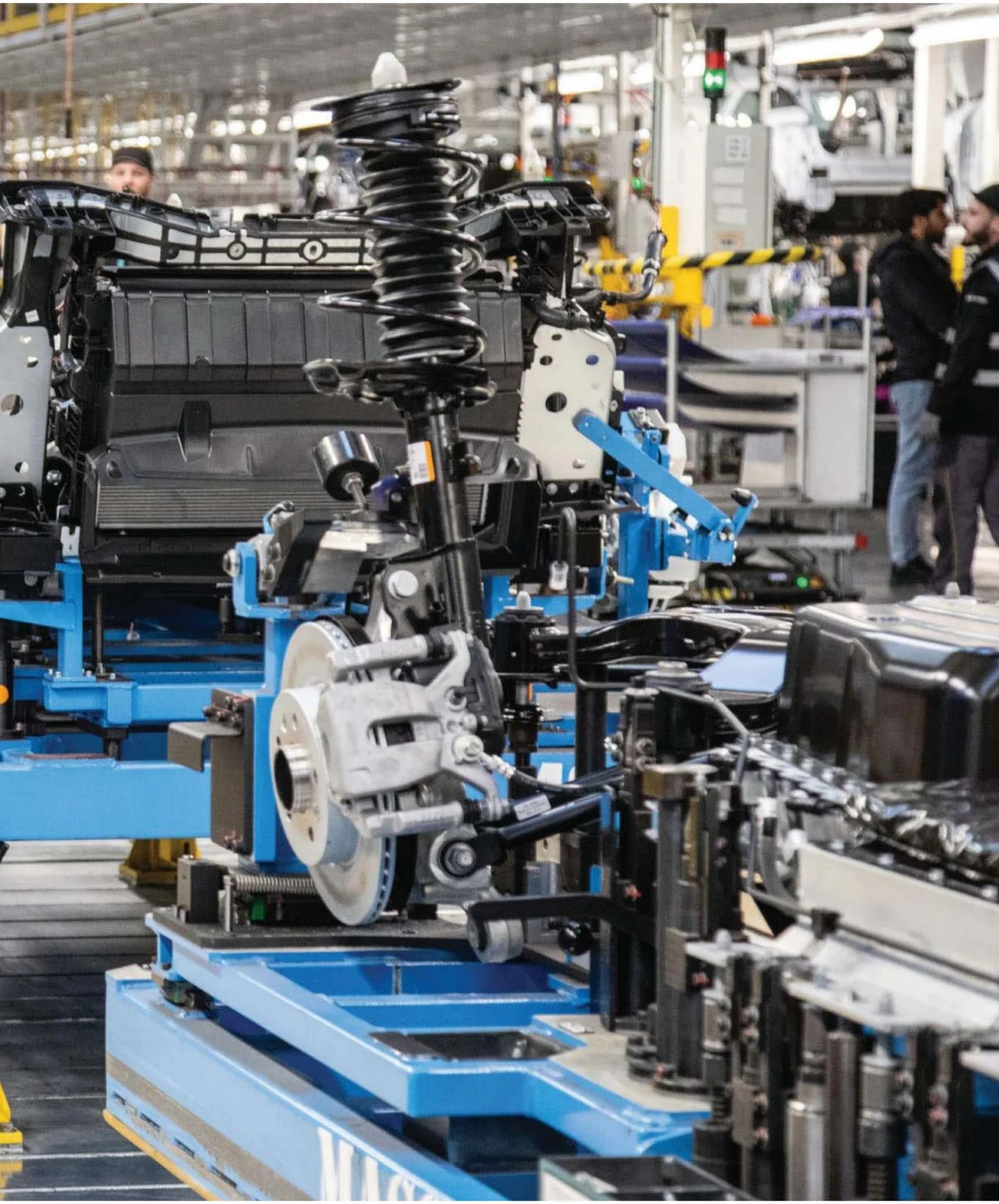
EUROPA MANDA

ENLACE AL CANAL
x.com/byneontelegram

Renault apuesta por la producción local cero emisiones como alternativa a la invasión de marcas y coches eléctricos «made in China», apostando por la competitividad del tejido fabril regional. Su apuesta se llama Electricity y engloba a tres fábricas del norte de Francia más su red local de proveedores compartidos.

ÓSCAR DÍAZ ODIAZ@SLIB.ES FOTOS: AUTOPISTA

byneon
Neon147



Precio de salida para un eléctrico por debajo de 25.000 euros y una estimación de producción próxima anual de vehículos eléctricos en torno a las 400.000 unidades son dos cifras que por sí mismas definen la importancia de la ofensiva que Renault ha iniciado de cara a su transformación, basada en cinco pilares: Ampere, Power, Alpine, Mobilize y The Future is Neutral, cada uno con su área de negocio. Uno de ellos, Ampere, engloba todo lo que tiene que ver con la producción de coches eléctricos y desarrollo de software como fuente complementaria de negocio y tiene en la producción local una de sus grandes apuestas. Para ello ha transformado sus fábricas, red de suministro de piezas y componentes —con capacidad de servir a las tres plantas y en un radio menor a 300 km— llevando su optimización y reducción de costes hasta el límite para demostrar que la carrera por la electrificación sigue adelante a pesar de la ventaja de los fabricantes chinos. El objetivo final: la paridad de precio entre los coches térmicos y las propuestas eléctricas equivalentes en torno a 2028.

De la mano de Ampere surge ElectriCity, que podría ser interpretada simplemente como como «electricidad» o buscando un juego de palabras como «ciudad eléctrica» y denomina al conocido internamente en Renault como Polo Norte Eléctrico y no es otra cosa que la conversión de una zona de producción en una potente industria de fabricación de eléctricos. Engloba tres fábricas —Douai, Maubege y Ruitz— y sus proveedores. Se forma así un ecosistema interconectado que además de mantener los niveles de actividad de la región, permitirán a

EL R5, EL PRÓXIMO ELÉCTRICO DE LA FAMILIA RENAULT ANUNCIA UNA AUTONOMÍA DE HASTA 400 KM Y UN PRECIO INFERIOR A 25.000 €

PARA TRES MARCAS

Maubege, una de las plantas históricas de Renault es hoy territorio Kangoo y de sus diferentes variantes con sello Mercedes y Nissan. No en vano comparte línea de montaje con los Citan y NV250, de las que en 2023 se construyeron prácticamente 51.000 unidades, por casi 57.000 Kangoo de motor térmico. Éstos se ven complementados en clave eléctrica, con la producción de vehículos cero emisiones que marcan el principio de la transición a la descarbonización. De hecho, el año pasado se fabricaron nada menos que casi 15.000 unidades y a partir de este 2024 será la planta donde se fabrique el próximo R4 eléctrico, un proyecto que refuerza el futuro de una fábrica histórica.

Renault democratizar el acceso al vehículo eléctrico, de los que pretenden fabricar casi 400.000 unidades en 2025. Estas plantas acogerán todos los pasos de la producción, desde la estampación inicial de las piezas de carrocería, al montaje final, además de la fabricación de elementos propios de la tecnología eléctrica como los motores y las baterías, desde las pilas que dan pie a los módulos hasta sus carcasas, que las albergan y protegen garantizando la estanqueidad añadiendo además rigidez a la estructura.

GRANDES Y PEQUEÑOS

Dos plataformas eléctricas modulares sirven ya para el propósito máximo de la electrificación atendiendo a requerimientos de tamaño del vehículo, propósito, tamaño de su batería, etc. Así, la primera de estas plataformas nativas eléctricas, la AmpR pequeña, antes conocida como CMF-B EV es la base de los grandes coches de volumen y

AUTÉNTICAS CORAZAS

Las carcasas de las baterías son el primer escudo y garante de la seguridad de éstas. Durante todo el proceso constructivo se someten a diferentes tests que garantizan su estanqueidad, robustez ante golpes, torsiones o presiones puntuales y deben tener unos acabados interiores finísimos que eviten fricciones con los elementos químicos interiores.

EN CLAVE ELÉCTRICA

Al borde del abismo hace apenas unos años, cuando el Espace salió de su línea de producción, la fábrica de Douai es hoy un modelo de éxito especializado en electricidad. No en vano de su línea de montaje salen hoy los Mégane E-Tech y Scénic y tienen ya todo preparado para el pistoletazo de salida del Renault 5. Más tarde vendrán sus versiones de Nissan, Mitsubishi y Alpine, que añadirá más de un poco de picante a un automóvil de lo más sugerente, especialmente para el público maduro que vio rodar el R5 original.
La versatilidad de la planta va más allá, como los planes de futuro de Ampere, la división de Renault encargada de movilidad sostenible. De hecho, a partir de 2026 las baterías que sean utilizadas en la planta provendrán de la instalación, donde actualmente se está iniciando el trabajo de puesta en marcha de una gigafactoría que debe responder a las necesidades crecientes de suministro muy por encima de las 200 por turno (400 al día) que son capaces de ensamblar en la actualidad. La cifra objetivo inicial de ElectriCity, 400.000 vehículos eléctricos al año que podrían aumentar hasta los 680.00 según comentaron a Autopista responsables de Ampere.

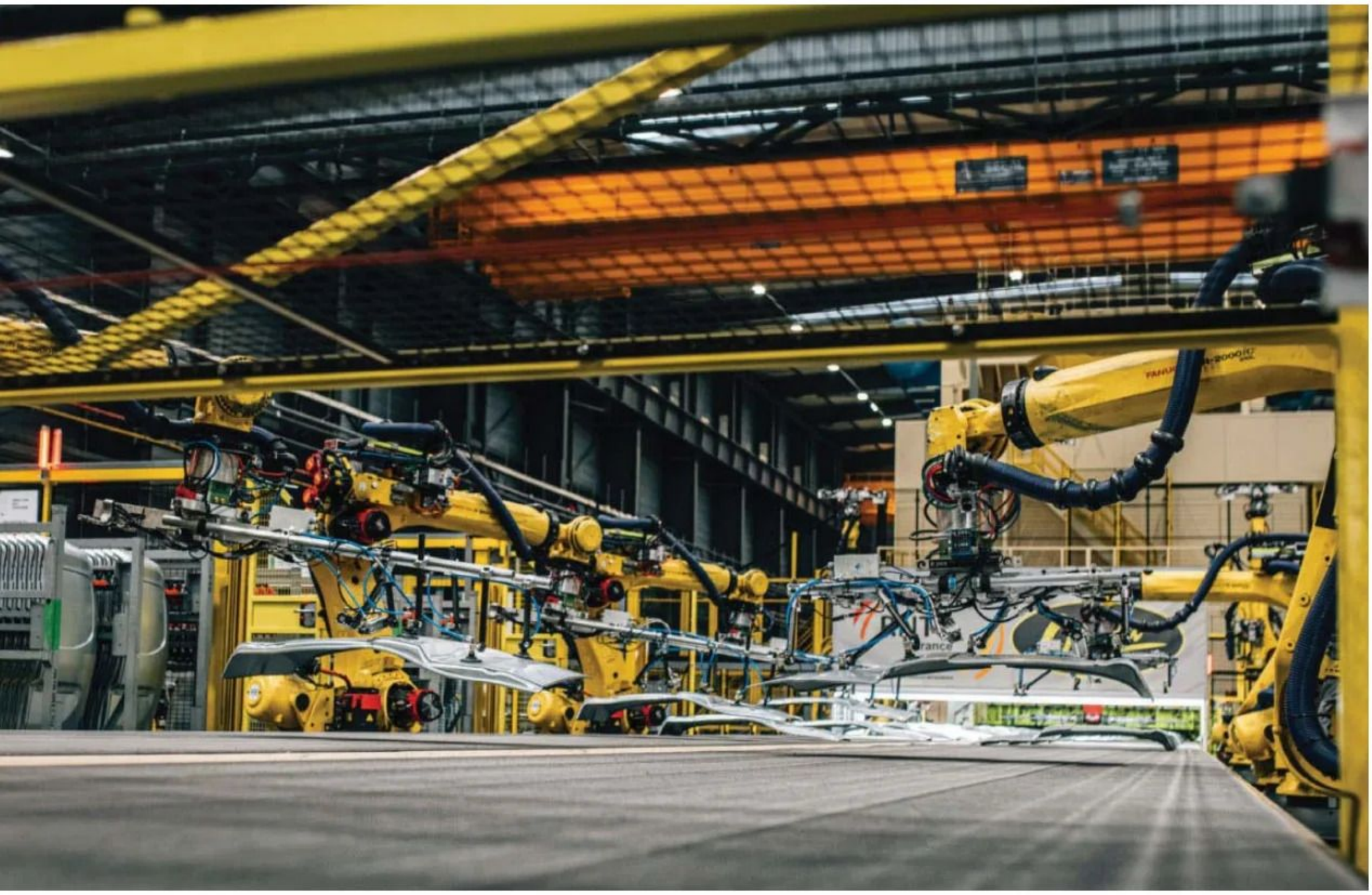
PRECISIÓN QUIRÚRGICA
Robots autoalineantes garantizan la exactitud precisa para encajar el mecano que es un coche.

MÁS CERCA MEJOR
Trabajar con proveedores próximos permite reducir emisiones en la entrega de piezas y los precios al no tener repercutir envíos costosos.

formato más pequeño. Es pues la base de los inminentes Renault 5 y Renault 4 —el primero fabricado en Douai y el segundo en Maubege—, aunque esta misma base también será la clave técnica sobre la que desarrollarán las interpretaciones en clave Alpine, el R290 , el heredero eléctrico del Nissan Micra y, posiblemente, una interpretación que se venda con etiqueta Mitsubishi.

El complemento de esta plataforma pequeña de Ampere se reforzará con la AmpR para el segmento C, antes conocida como CMF-EV que en su momento dio pie al Mégane E-Tech y ya con la actual denominación al Scénic, la gran estrella del momento en el universo Renault, con sus baterías de 60 u 87 kWh de capacidad y potencial para ser recargado hasta a 150 kW usando corriente continua. Con ya unos meses en el mercado ya le adornan popularidad entre el público y el trofeo Coche del Año en Europa 2024, del que Autopista forma parte del jurado.

Su opuesto, en muchos sentidos, es el Renault 5, el próximo miembro de la familia eléctrica Renault; un coche que a sus guiños al pasado y al atractivo de un diseño evocativo suma una buena colección de argumentos de venta. Por encima de todo, se trata de un automóvil eminentemente de ciudad que anuncia una autonomía de hasta 400



LA FILIAL AMPERE CENTRA SU NEGOCIO EN LA PRODUCCIÓN DE ELÉCTRICOS Y DESARROLLO DE SOFTWARE

CONTROL REMOTO
Las prensas de estampación son solo uno de los elementos monitorizados en remoto desde París para poder alertar de vibraciones anómalas que pudieran desembocar en un problema técnico real.

km y cuyo nivel de acceso podrá encontrarse por debajo de los 25.000 euros en sus versiones más modestas —aunque ojo, que tiene sus limitaciones al no contar con recarga por corriente continua en este acabado—.

Al margen de elementos técnicos, el R5 contará con el sistema OpenR Link desarrollado conjuntamente con Google, lo que facilita su utilización en un entorno de lenguaje natural. También contará con elementos específicos como la funcionalidad «Reno avatar», un copiloto virtual con inteligencia artificial que aprenderá de los hábitos del usuario y será capaz de proponer soluciones anticipándose a usos y costumbres para responder así las necesidades de conductor y pasajeros.

Como el R5 y sus diferentes interpretaciones, se fabricarán a partir de la plataforma Ampr small el Renault 4, que apostará por la versatilidad de uso, como el modelo original lanzado en la segunda mitad del siglo pasado, y el pequeño Twingo que en su próxima interpretación lucirá las galas de coche rabiosamente urbano que le caracterizó desde su primera entrega y esa enorme economía de uso cotidiano que tanto se persigue en un coche de jóvenes y ciudad.

Serán los primeros conductores nativos de una nueva generación de automóviles emisiones cero que tendrán en la electricidad su gran motor y serán testigos de si la presión ejercida por los fabricantes chinos se ha acabado por imponer o si los constructores europeos como Renault han conseguido aguantar el pulso con su rival asiáticos.

OPINIÓN

Óscar Díaz

HAY FUTURO
Cuando hace más de una década Renault miró al futuro y anunció sus planes de electrificación difícilmente podían pensar en la irrupción de los fabricantes chinos y su agresiva política. Pero han sabido reaccionar y han movido ficha apostando por conseguir la competitividad en clave económica sin perder el sello «made in Europe», para alivio de sus núcleos fabriles. Para ello, estos y su cadena de suministro de proveedores están siendo reconfigurados para conseguir el máximo ahorro. Su siguiente paso, un Renault R5 por menos de 25.000 euros.

LA RED DE CARGADORES NO ESTÁ CUMPLIENDO

AÚN QUEDAN MUCHOS

ACEA publicó un informe sobre la oferta de cargadores de baterías para coches eléctricos en Europa y también analizó la expansión de esta red, fundamental para el crecimiento de las ventas de coches eléctricos. Son datos importantes, en una fase de transición hacia la electrificación que puede no estar yendo como se esperaba.

FRANCISCO MOTA

"Una cosa es segura: el crecimiento de la red de cargadores públicos está muy por detrás de las ventas de coches eléctricos"

MILLONES DE CARGADORES
Según los cálculos de ACEA, para alcanzar los objetivos de reducir las emisiones de CO2 en un 50% de aquí a 2030, la cifra indicada es de 8,8 millones de estaciones de carga que se instalarán en los próximos siete años.

Las ventas de coches eléctricos en Europa han experimentado altibajos, a menudo dependiendo de la disponibilidad de coches para entregar a los compradores, una disponibilidad condicionada por limitaciones de producción y logística. Una caída de las ventas en un trimestre suele verse compensada por un aumento en el siguiente, pero esto no impide que algunos observadores concedan más importancia a las caídas que a las subidas. Se sabe que se formaron dos equipos, el equipo de los que defienden la electrificación y el equipo de los que defienden la extensión de la existencia de los motores de combustión. Cada equipo defiende sus ideas, o mejor dicho, cada equipo ataca las ideas del otro equipo, fenómeno que tiene una plataforma obvia y ampliamente utilizada en las redes sociales. No es nada que no ocurra en ningún otro tema de actualidad, en un mundo donde, para muchos, la confrontación se ha convertido en el gran atractivo de participar en el mundo digital. Pero si hay un tema que reúne unanimidad, en relación al potencial de aumento de las ventas de vehículos eléctricos y la aceleración de la transición energética, es la disponibilidad de cargadores de baterías en los espacios públicos. Por muchos cálculos que haga cada potencial comprador de un vehículo eléctrico, combinando el precio de compra de un coche eléctrico con los costes de energía y los kilómetros recorridos al año, lo cierto es que la mayor limitación es la disponibilidad de cargadores públicos. Para quienes no tienen acceso a un cargador doméstico, o instalado en el trabajo, el uso de un vehículo eléctrico depende completamente de la existencia de cargadores públicos de fácil acceso. Para quienes utilizan el tranvía en viajes más largos, la cuestión es igualmente crítica.

REDUCIR LAS EMISIONES DE CO2

Alcanzar el objetivo de frenar la venta de coches de combustión en 2035 en Europa sólo será posible si la red de cargadores públicos de coches eléctricos tiene el tamaño necesario para dar servicio a la flota de tranvías, que se espera que sea mucho mayor cuando llegue esa fecha.

El crecimiento de la red pública de cargadores de baterías de coches eléctricos es un tema que involucra a algunas empresas privadas y también a entidades públicas. Se trata de inversiones importantes, algunas de las cuales resultan atractivas para las empresas privadas, en particular los cargadores rápidos y superrápidos, que ofrecen un servicio de mayor precio y un mayor margen de negocio. Pero la ampliación de la red de cargadores lentos, que ofrecen un servicio más barato, parece un tema menos interesante para los inversores privados, y

es importante que las empresas públicas refuercen su iniciativa en este ámbito.

De una forma u otra, ¿cuál es el estado de crecimiento de la flota de cargadores en toda Europa? ACEA (Asociación Europea de Fabricantes de Automóviles) representa a 15 marcas que fabrican automóviles en Europa, pero también vehículos comerciales y camiones. La industria automotriz en Europa proporciona 12,9 millones de puestos de trabajo, lo que representa el 8,3% del mercado laboral de la región y genera el 7% del PIB (Producto Interior Bruto). ACEA ha demostrado estar preocupada por el tema, ya que afecta directamente a la viabilidad de las enormes inversiones que sus socios están realizando en la electrificación de su oferta. ACEA estima que los fabricantes de automóviles en Europa ya han gastado 250 mil millones de euros en electrificación y gastarán aún más en el futuro cercano. Siguiendo las directrices de la clase política europea, los fabricantes que operan en Europa desde hace varios años iniciaron su transición hacia los vehículos electrificados y eléctricos, adelantando estas grandes inversiones y tomando opciones en términos de producción y logística a favor de esta transición.

¿QUIÉN INSTALA LOS CARGADORES?

Pero los fabricantes de automóviles no están en el negocio de los cargadores, con la excepción de Tesla. Fabricar vehículos eléctricos será la parte más difícil del proceso, pero luego habrá que instalar cargadores, de lo contrario no será posible acelerar el crecimiento de las ventas y cumplir los objetivos para 2035. Por eso a ACEA le preocupa este tema, porque si el problema es negativo. La red de cargadores no acelera su crecimiento, los constructores no podrán incrementar las ventas de vehículos eléctricos y sus inversiones quedarán en entredicho. En definitiva, este cuello de botella en la transición energética, provocado por el número insuficiente de cargadores públicos, podría poner en peligro la viabilidad de los propios constructores, tras el dinero que gastaron en electrificar su suministro. No hay vuelta atrás.

Antes de proponer medidas, la ACEA, presidida por el director general del Grupo Renault, Luca De Meo, se encargó de realizar una radiografía del parque de cargadores actualmente disponible en Europa y publicó los resultados en un informe hecho público hace unas semanas. Y los números son esclarecedores. A finales de 2023, había un total de 632.423 puntos de recarga públicos en la Europa de los 27, para una flota en circulación de vehículos 100% eléctricos, BEV (Battery Electric Vehicles), que ya suman 3 millones de coches en circulación. En los últimos siete años, entre 2017 y 2023, las ventas anuales de vehículos eléctricos se han multipli-

LO MÁS DIFÍCIL

Fabricar vehículos eléctricos será la parte más difícil del proceso, pero luego habrá que instalar cargadores, de lo contrario no será posible acelerar el crecimiento de las ventas y cumplir los objetivos para 2035

"El crecimiento de la red pública de cargadores de baterías de coches eléctricos es un tema que involucra a algunas empresas privadas y también a entidades públicas"

LOS TRES GRANDES
Sólo tres países, que representan el 20% del área geográfica de Europa, tienen el 61% de todas las estaciones de carga públicas instaladas en Europa: Alemania, Francia y los Países Bajos.

cado por 18, mientras que la instalación anual de estaciones de carga públicas solo se ha multiplicado por 6, en el mismo periodo, tres veces menos. Del total de la red de estaciones existentes, sólo el 13,5% tiene una potencia de 22 kW o superior, el resto son de menor potencia, por tanto mucho más lentas. Según ACEA, haciendo la relación entre las estaciones en funcionamiento y los coches electrificados en circulación, tenemos 29 BEV por cada estación rápida y 53 BEV+PHEV por cada estación rápida.

TRES PAÍSES DOMINAN

Más grave que esto es la distribución de puestos en el territorio de los 27 países europeos. Según el informe, sólo tres países, que representan el 20% del área geográfica de Europa, tienen el 61% de todas las estaciones de carga públicas instaladas en Europa: Alemania, Francia y los Países Bajos. Los 24 países restantes, que representan el 80% de la superficie de la región europea, cuentan sólo con el 39% de todos los cargadores públicos existentes. Las asimetrías regionales también son evidentes en el caso de los Países Bajos, que tiene 52 veces más puestos que Rumania (2754), que tiene un territorio con una superficie siete veces mayor que el de los Países Bajos...

En el Top 10 de países con más estaciones de carga públicas, Holanda ocupa el primer lugar con 144.453, seguido de Alemania con 120.625, España tiene 30.385 estaciones y Malta es el país con menos estaciones, sólo 101.

La prueba de que la extensión de la red de cargadores públicos está estrechamente ligada a la venta de vehículos eléctricos la dan los siguientes datos: los cinco mercados que más venden vehículos eléctricos son también los cinco donde hay más cargadores públicos instalados: Alemania, Francia, Países Bajos e Italia.

QUE HACER

Tras diagnosticar la situación actual, ACEA hizo cálculos y concluyó el número de estaciones de carga públicas que es necesario construir en los próximos siete años. Según los cálculos de ACEA, para alcanzar los objetivos de reducir las emisiones de CO2 en un 50% de aquí a 2030, la cifra indicada es de 8,8 millones de estaciones de carga que se instalarán en los próximos siete años. Para llegar allí, será necesario crear una media de 1,2 millones de puestos de trabajo al año, o 22.000 por semana. En otras palabras, queda mucho trabajo por delante para alcanzar los objetivos definidos por la clase política europea.

Curiosamente, las cuentas de la Comisión Europea dan cifras muy diferentes para el mismo problema de cuántos puestos de trabajo deben crearse en los próximos siete años. Según la CE, bastaría con construir 3,5 millones de estaciones de carga públicas. Según la CE,

FRANCISCO MOTA

Nacido en 1967, su juguete favorito de niño era una miniatura de un Porsche Targa. Heredó la pasión por los coches de su padre, que utilizaba el coche familiar para hacer rallyes los fines de semana. Estudió ingeniería mecánica, pero en 1989 se dio cuenta de que la prensa del motor era la mejor forma de estar en contacto con las novedades. Es jurado del Coche del Año en Europa.

esta diferencia se debe a los ajustes considerados para realizar los cálculos. Mientras la CE analiza la cuestión considerando únicamente los turismos 100% eléctricos, ACEA añade también los vehículos comerciales ligeros y los híbridos enchufables, PHEV, estimando que este universo supondrá un total de 65 millones en 2030. Pero las diferencias entre ambos Las estimaciones no terminan ahí. La CE calcula sus cálculos basándose en un consumo medio de 14,8 kWh/100 km para los BEV y 19,2 kWh/100 km para los PHEV. ACEA considera estos consumos muy bajos y optó por utilizar consumos basados en el protocolo RDE (Real Drive Emissions), considerado más realista y que indica valores de consumo superiores: 20 kWh/100 km, tanto para BEV como para PHEV. Es curioso que la ACEA considere condiciones más severas que la propia CE.

NECESITO ACELERAR

En 2023, la construcción de nuevas estaciones de carga públicas en toda Europa ascenderá a 150.000, muy lejos del ritmo de 1,4 millones al año que ACEA considera necesario para alcanzar los objetivos de 2030 de una manera muy sencilla, afirmando que es necesario. acelerar ocho veces el ritmo de instalación de nuevos puntos de recarga en un futuro próximo. Esto se debe a que, en estos momentos, el crecimiento de las ventas de coches eléctricos es tres veces mayor que la instalación de cargadores públicos fundamentales. Veremos cómo responderán la CE y la clase política a este informe de la ACEA, si es que lo hacen. Una cosa es segura: el crecimiento de la red de cargadores públicos está muy por detrás de las ventas de coches eléctricos y amenaza con convertirse en un freno al avance de la transición energética.

TOP 10 DE PAÍSES CON MÁS CARGADORES PÚBLICOS

POSICIÓN	PAÍS	UNIDADES
1	PAÍSES BAJOS	144.453
2	ALEMANIA	120.625
3	FRANCIA	119.255
4	BÉLGICA	44.363
5	ITALIA	41.114
6	SUECIA	37.166
7	ESPAÑA	30.385
8	DINAMARCA	23.072
9	AUSTRIA	18.637
10	FINLANDIA	11.247

OBJETIVOS LEJANOS

En 2023, la construcción de nuevas estaciones de carga públicas en toda Europa ascenderá a 150.000, muy lejos del ritmo de 1,4 millones al año que ACEA considera necesario para alcanzar los objetivos de 2030

LAS CLAVES EN LA FABRICACIÓN DE BATERÍAS DE LOS PRÓXIMOS AÑOS

SE PONEN LAS PILAS

La investigación en baterías avanza a un ritmo exponencial. Nuevas tecnologías, nuevos materiales, composiciones, estructuras y formatos, los fabricantes se encaminan a lograr coches más económicos de fabricar, con mejores relaciones entre autonomía y tiempo de recarga.

ALICIA FERNÁNDEZ/AMS FOTOS: SLIB

No hay día que no leamos algún avance respecto a la fabricación de baterías, ya sea en cuanto a su química, composición o estructura. Siempre encaminadas a reducir el uso de materiales para su fabricación y a lograr una mejor eficiencia entre autonomía y tiempo de carga. Aquí te contamos las grandes tendencias que marcarán la fabricación de baterías.

TENDENCIA 1: LFP SE IMPONE SOBRE NMC

Las baterías de LFP (ferrofosfato de litio) se imponen sobre las NMC (níquel, manganeso, cobalto). En China ya son mayoría. VW y Mercedes quieren utilizarlas pronto en sus modelos más pequeños. Las baterías LFP tienen grandes ventajas, pero también una desventaja importante: su menor voltaje significa una densidad de energía más débil. Y se cargan más lentamente, especialmente en climas fríos. CATL -número uno en fabricación de baterías del mundo y con quien Stellantis planea construir una fábrica de baterías LFP- ha trabajado en resolver este problema con un conjunto de mejoras. En agosto lanzó Shenxing, la primera batería de carga ultrarrápida LFP del mundo. Capaz de ofrecer 700 km en una carga. La LFP tienen la ventaja de que su producción es un 20 por ciento más barata que las NMC, porque en estas los metales pesados de su cátodo deben extraerse y procesarse con un coste elevado. En todo caso, la tendencia mundial en fabricación de baterías es reducir el cobalto al máximo, cuya extracción se considera extremadamente perjudicial para el medio ambiente. En las nuevas celdas redondas de Tesla sólo hay una parte de cobalto y manganeso por cada ocho partes de níquel. La compañía californiana siempre está abierta a las nuevas químicas de las baterías. De hecho cuentan con celdas NCA con contenido de aluminio y células LFP. Y están muy interesados en LMFP: en esta nueva etapa evolutiva de LFP, el manganeso reemplaza parte del hierro en el cátodo. Gotion es otro fabricante de baterías de China, socio de VW, que quiere producir baterías LMFP con alta densidad de energía a partir de 2024.

TENDENCIA 2 IONES DE SODIO

Más allá de las baterías de litio actuales, los fabricantes investigan nuevas composiciones químicas de las baterías con el objetivo de bajar su coste y hacerlas más eficientes. Desde las baterías de estado sólido hasta las de iones de sodio o incluso de potasio, las opciones en las que trabajan los fabricantes de baterías y de automóviles son variadas. En China ya se venden, el BYD Seagull ya las emplea. Este coche urbano se vende por un precio de derribo, unos 10.40 euros al cambio. Y es que su producción es aproximadamente un 40 por ciento más barata que una batería de iones de litio comparable, anuncian.

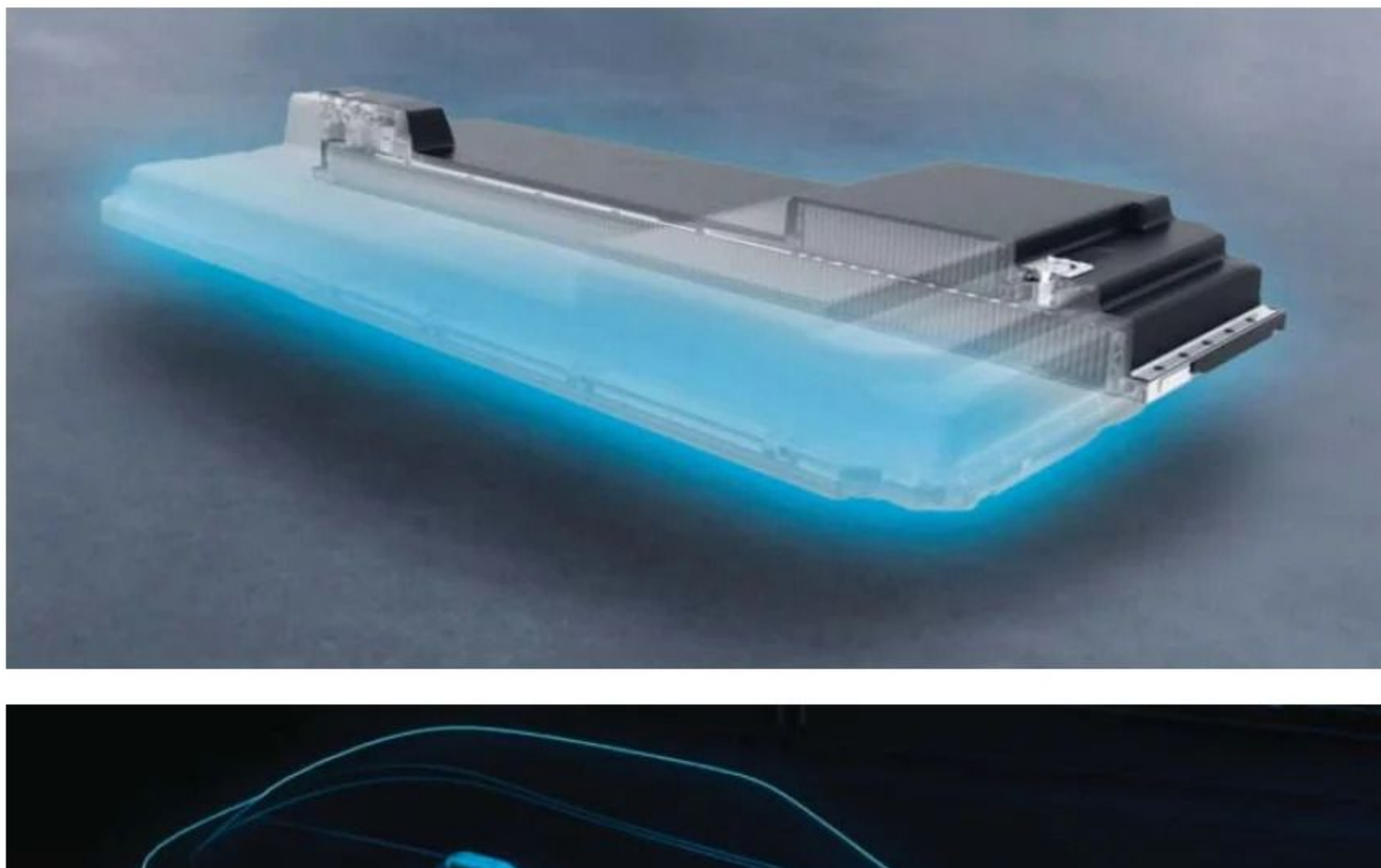
LOS FABRICANTES INVESTIGAN NUEVAS QUÍMICAS DE BATERÍAS PARA ELIMINAR LA DEPENDENCIA DE LOS METALES MÁS PROBLEMÁTICOS

BATERÍAS EN ESTADO SOLIDO

Si las baterías de iones de sodio pueden ser la solución de futuro para los coches eléctricos y pequeños, las de estado sólido lo pueden ser para los más premium, para conseguir autonomías superiores a los 1.000 kilómetros. Las baterías de estado sólido se consideran el Santo Grial de la tecnología de baterías. Casi todos los fabricantes han invertido en este tipo de baterías. Algunos han puesto fecha, como Toyota, que promete para 2027 una batería de estado sólido capaz de superar los 1.000 kilómetros sin recargar. En 2028, llegaran baterías con 1.200 km de autonomía.

Pero ¿cómo son? En las celdas de estado sólido, un material cerámico o plástico reemplaza el electrolito líquido, es decir, el medio en el que los iones se mueven hacia adelante y hacia atrás. Esto protege la celda contra el riesgo de incendio. Sobre todo, permite utilizar nuevos ánodos que ya no son de grafito inerte, sino de metal con un alto contenido en litio. Ellos son los que proporcionan la alta densidad de energía y, por tanto, la larga autonomía. Otro punto fuerte de la batería de estado sólido es su embalaje ligero y compacto.

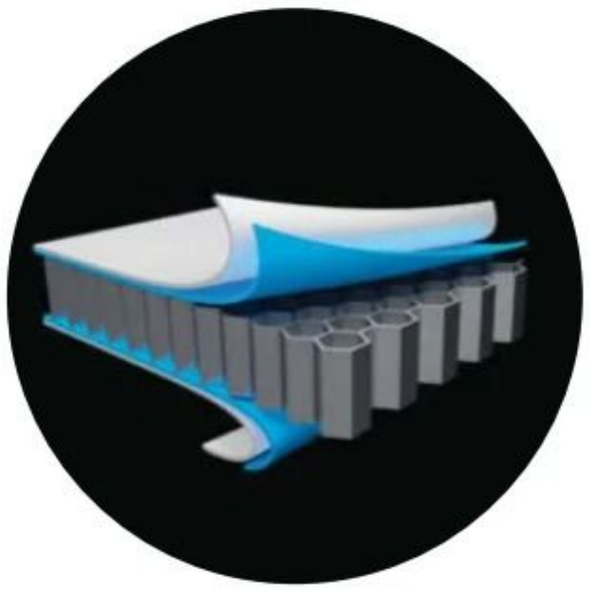
El problema es la producción: tiene que ser mucho más precisa y compleja que la de las baterías actuales. El electrolito sólido debe estar conectado de manera estable a los electrodos para que los iones fluyan fácilmente. El proveedor de Nio, Prologium, aparentemente ha resuelto esta tarea con un paso intermedio, un electrolito semilíquido. Como alternativa, existen electrolitos de sulfuro y óxido, que están compuestos de compuestos de azufre o de determinados minerales. Solid Power y Prologium están trabajando en ellos. Pero no estarán listos para la producción en serie antes de 2030.



El sodio es un metal alcalino reactivo y está estrechamente relacionado con el litio. En la batería está contenida en el electrolito líquido. Sus iones tienen más masa y tamaño que los de litio. Esto aumenta el peso de las células, les impone una mayor tensión mecánica y reduce la densidad energética.

Pero esta desventaja se compensa con grandes ventajas. Por un lado, las células de iones de sodio tienen una baja resistencia interna e irradian poco calor. De esta forma se pueden compactar más (lo que mejora la densidad de energía a nivel del sistema) y requieren poca refrigeración. Además, su electrolito no es inflamable. Una ventaja más, su disponibilidad. Es el sexto elemento más abundante de la corteza terrestre. Se encuentra en la sal. Un litro de agua de mar contiene once gramos. Y, cuando se compra, el carbonato de sodio es 80 veces más barato que el carbonato de litio.

BYD Y LA BLADE BATTERY
La Blade Battery de BYD uno de los fabricantes de baterías referente destaca por su compacidad. Recibe su nombre de la disposición de sus celdas individuales, en forma de cuchilla, blade en inglés. Emplea química LFP.

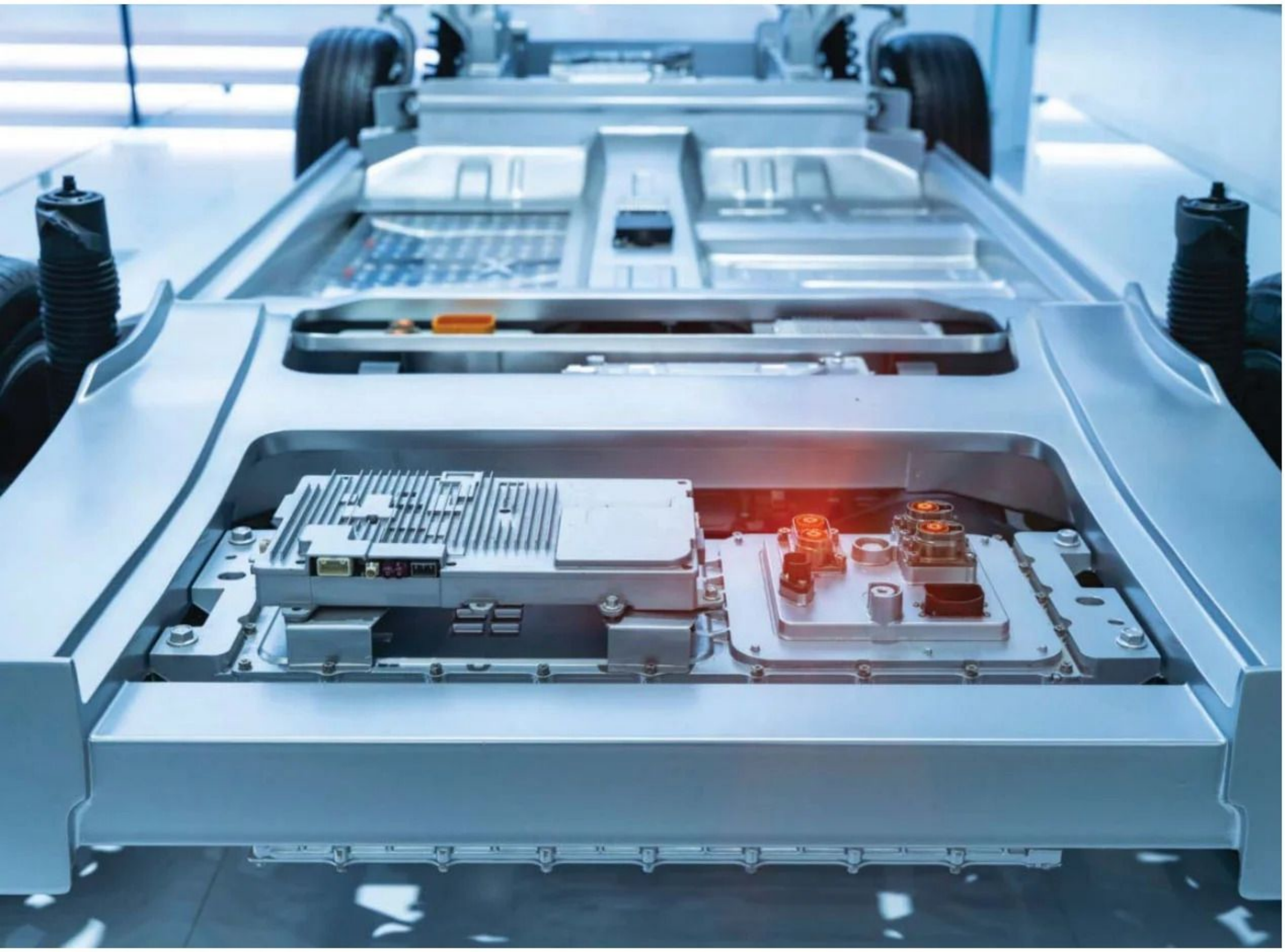


CELDAS HEXAGONALES
Algunos fabricantes apuestan por las celdas redondas, como Tesla, otros lo hacen por las hexagonales, como BYD.

TENDENCIA 3: CELDAS REDONDAS

No solo en composición. Tesla también es pionera en el formato de las celdas. Las celdas redondas de sus baterías son mecánicamente estables y su densidad energética es alta -lo que también se aplica a la necesidad de refrigeración-. Sin embargo, su mayor punto fuerte es la producción mediante el proceso de bobinado: enrollar la larga tira de electrodos es mucho más eficiente que la producción de celdas prismáticas sólidas.

Algunos fabricantes han anunciado como próximo paso cambiar a celdas redondas, entre otros, BMW, GM y Nio. Las baterías serán fabricadas por BYD, CATL, EVE, LGS, Panasonic y Samsung. Su diámetro se basará en el estándar 4680 (46 mm), mientras que el límite de altura es de 120 mm.



Aunque las celdas altas almacenan mucha energía, sólo son adecuadas para modelos SUV. BYD está adoptando un enfoque especial: con celdas hexagonales que pueden agruparse en paneles.

TENDENCIA 4: FIN DE LOS MÓDULOS

Las baterías de los fabricantes alemanes suelen tener un diseño modular, con una carcasa grande y varias cajas pequeñas que agrupan varias celdas. Esta estructura si bien aporta rigidez y seguridad, reduce la densidad energética de todo el sistema. En China, CATL y BYD han evolucionado con el concepto de Cell to pack. Celdas directamente en la carcasa. De esta forma el espacio disponible para las baterías se incrementa, aumentando también la autonomía entre un 15 y un 20 por ciento. O se puede emplear para reducir costes manteniendo la misma densidad energética.

Pero BYD da un paso más con la tecnología cell-to-chasis (o cell-to-body). Aquí no hay carcasa de batería, sino que las celdas están integradas en una estructura en el piso del vehículo. Fabricantes como BMW han anunciado que la adoptarán y VW se muestra muy interesada.

TENDENCIA 5: REFRIGERACIÓN

Actualmente existen dos sistemas para enfriar y calentar la batería, indirectamente a través de placas portadoras de líquido o bien con los llamados serpentines de refrigeración en el espacio de las celdas. Las baterías son muy exigentes en cuanto a su temperatura. Necesitan moverse en un rango de entre 15 y 30 grados. La principal tarea de la gestión térmica es mantener la batería en un rango cómodo de 15 a 30 grados Celsius.

Para minimizar este gasto de energía, fabricantes como Tesla trabajan en aumentar constantemente la temperatura máxima permitida de la batería. Una buena gestión térmica no sólo debe funcionar con la máxima eficiencia, sino también de forma dinámica y versátil. No solo es refrigerar la batería, el motor eléctrico, el cambio, la electrónica de potencia y el interior, con temperaturas muy diferentes.

TENDENCIA 6: 800 VOLTIOS

La arquitectura de los 800 voltios está conquistando el mercado poco a poco. El primero en llegar fue el Porsche Taycan, (y su hermano gemelo el Audi e-tron). Después llegaron modelos de Hyundai y Kia. Y llegarán más. BMW, BYD, Ford, Mercedes, Nio, Renault/Nissan y las marcas del Grupo Stellantis han anunciado que contarán con modelos con esta tecnología. No se trata de la celda de la batería en sí, que dependiendo de la química, siempre tiene un voltaje nominal de 3,3 a 3,7 voltios. Es el tipo de conexión que marca la diferencia entre el voltaje del sistema de 400 y 800 voltios. La potencia de carga (kilovatios) es el voltaje (voltios) multiplicado por la corriente (amperios). Si desea mantener bajas las pérdidas de calor, necesita corrientes débiles y voltajes altos. Con 800 voltios en lugar de 400, la batería se calienta menos y se carga mucho más rápido.

D WOB TY 81H
Volkswagen Classic

[16.000 € | 48 CV | 12,6 L/100 KM | ETIQUETA N.D.]

EL KÜBELWAGEN

Qué maravilla volver a subirnos a un VW 181 para hacer un Retro Test en Autopista. Pero "The Thing", como lo llaman los americanos, ¿no acaba de cumplir 55 años? Eso debería ser razón suficiente para hacer una prueba como esta. Así que allá vamos, con Otto y Seb por pistas de pruebas y caminos de lo más enrevesados.

TEXT: SEBASTIAN RENZ. FOTOS: HANS-DIETER SEUFERT.

Probablemente ocurra en el mismo momento en la autopista A 81, cuando la noche, sombreada por los dos faros halógenos, acaba de darse cuenta de que el sol conseguirá apartarla del día de nuevo hoy y de inmediato tan temprano por la mañana. Es entonces cuando uno se da cuenta de a lo que puede conducir hoy una lucha de competencias realizada en el más alto escenario europeo hace ya más de medio siglo. A un resfriado de verdad mañana por la mañana a más tardar. Y eso es lo que ocurre:

Indirectamente, es diferente, llegaremos a eso en un momento. Pero directamente, ocurre como cuando el invierno se desvía hacia una noche que se supone que es la estación del comienzo del verano y, al mismo tiempo, el suave olor a gasolina recorre el interior del 181. Pero una de sus ventajas como Phaeton, un descapotable de cuatro puertas, es que el interior y el exterior nunca están del todo separados. La capota de PVC sin revestimiento, las ventanillas de poliglás muy abiertas y los desagües del suelo cubiertos únicamente por alfombrillas de goma de superficie ancha crean una cierta falta de transición entre el exterior y el interior. Así que a veces hay corrientes de aire en el coche o entra humedad, pero normalmente ambas cosas ocurren al mismo tiempo.

Pero el olor a gasolina se puede expulsar fácilmente. Así que basta con sacar los parabrisas, meterlos en los bolsillos protectores y meterlos bajo el capó delantero. Por supuesto, se puede desmontar la capota. Pero para esta empresa es imprescindible no sólo haber estudiado y comprendido las instrucciones ilustradas adjuntas, sino también tener

LA HISTORIA DEL VW 181 COMENZÓ EN 1966 CON UN FINAL. EL PREVISIBLE FINAL DEL DKW MUNGA

SIMPLEZA

Este descapotable es el concepto básico llevado a la máxima expresión. Diseñado para la guerra tuvo más éxito en el uso civil.

varias semanas de experiencia en el recreo en tiendas de campaña y al menos uno, preferiblemente dos, compañeros de armas. Pero Otto y Hans-Dieter están esperando en Boxberg y, como todos sabemos, no les gusta ser pacientes. Cuando aún estoy en Stuttgart, de pie junto al 181 en el garaje subterráneo de la redacción, abro la pequeña puerta de la mampara a la pálida luz de los neones.

Ay: también se podrían quitar las cuatro puertas, pero entonces no se podrían guardar a prueba de transporte o robo en lo que entonces quedaría como carrocería. Así que sería recomendable dejar las puertas en un lugar seguro. Y por último: el 181 no tiene cinturones de seguridad, durante el slalom corríamos el peligro de caer del resbaladizo asiento de polipiel directamente a la carretera. Así que simplemente quitamos las ventanillas laterales, la capota se aferra al marco del parabrisas. Giramos la llave y el 1.600 arranca. La corta primera marcha apenas alcanza la primera curva de la rampa. En la parte superior, donde se levanta la persiana enrollable, la tercera marcha lleva

PANEUROPEO

Europa, se forman equipos mixtos nacionales de tres: Fiat, Glas/MAN y Renault forman el primero, NSU, Moto Guzzi y Panhard/Citroën el segundo, Hotchkiss, Büssing y Lancia el tercero.

metida mucho tiempo. Una parada rápida, todo despejado, así que atravesamos la ciudad por la autopista asolada por el frío, en dirección norte, y mientras tanto retrocedemos un poco en la historia.

La historia del VW 181 comenzó en 1966 con un final. El previsible final del DKW Munga, que Auto Union (de la que Audi seguirá siendo la única marca) construye para la Bundeswehr (Fuerzas Armadas de la República Federal Alemana). El sucesor será nada menos que un Jeep europeo, deseado a nivel gubernamental como signo de unidad europea. Por ello, tres fabricantes de Francia, Italia y Alemania compiten por el desarrollo. Pero no cada uno para sí mismo ni tres fabricantes cada uno para su país. No, no, para conectar más íntimamente a los pueblos

AL AIRE

La capota de PVC sin revestimiento, las ventanillas de poliglás muy abiertas y los desagües del suelo cubiertos únicamente por alfombrillas de goma de superficie ancha crean una cierta falta de transición entre el exterior y el interior.
Un cuarteto de frenos de tambor se encarga de su ejecución.
El motor, el embrague, la dirección y el depósito de combustible procedían del VW 1500,

de Europa, se forman equipos mixtos nacionales de tres: Fiat, Glas/MAN y Renault forman el primero, NSU, Moto Guzzi y Panhard/Citroën el segundo, Hotchkiss, Büssing y Lancia el tercero. Cada uno de ellos debe desarrollar un vehículo de mensajería rápida de 40 a 50 CV y 95 km/h, con un peso máximo de 1.500 kg y una carga útil de 500 kg, que pueda recorrer 800 km con un solo depósito, pueda ser transportado por aire y en paracaídas, sea apto para circular fuera de la carretera e incluso pueda nadar. Hasta 1970, ¡que gane el mejor!

SUSTO EN TRES PAÍSES

Más sorprendente que el hecho de que el proyecto fracasara es que tardara hasta 1976. Para entonces, Francia había abandonado el tiovivo de la competencia, y la Bundeswehr, las autoridades y muchos alegres cazadores llevaban años conduciendo un VW 181.

VW se apresuró a desarrollarlo en 1967 como solución de emergencia para el Bundeswehr. Además del Country Buggy producido por VW Australia, los diseñadores tomaron como modelo el antiguo Kübelwagen del Profesor Porsche. Para ello, adaptaron el bastidor de la plataforma del Karmann Ghia. Así, los umbrales se diseñaron como elementos de soporte. Los desarrolladores refuerzan el eje delantero del Beetle con bieletas y largueros. El motor, el embrague, la dirección y el depósito de combustible procedían del VW 1500, mientras que la caja de cambios y el eje trasero, incluida la caja de cambios de contraeje para una mayor distancia al suelo, procedían del T1.

A partir de 1968, VW fabricó el Kübel para el gobierno alemán, y en la IAA de 1969 se presentó una versión civil, cuyas características, según el fabricante, incluían "tapicería y guarnecidos interiores de material ignífugo". Pero,

MODESTIA APARTE

El coche apenas ofrece a su conductor la oportunidad de realizar proezas especiales. Lo que, por supuesto, no tiene por qué ser un defecto.

¿qué es exactamente lo que se podía camuflar aquí? Una pregunta para la que ahora no hay respuesta, después de todo, la salida ya está ahí en la suave luz de la mañana. Dos veces a la izquierda, parada en la gasolinera automática, continuar por la carretera, que tiene un bosquecillo en el camino, haciendo que tome curvas discretas.

Sólo esto basta para aprovechar el talento de manejo de nuestro 181. Procede del último año de modelo y, por tanto, de México, país que los folcloristas reconocieron por las luces traseras del 1303. En 1980 termina la producción del coche porque "The Thing", como lo llaman los americanos, ya no se puede matricular en EE.UU.. VW no se excedió con la modernización durante los once años de producción. En 1970, el 181 recibió el cárter, el cigüeñal y los cilindros del motor 1600, pero conservó las culatas monocanal. A partir de 1973, el motor de mayor compresión producía 48 CV en lugar de 44 y el eje 1303 de brazo semirremolcado se atornilló a la parte trasera. Esto elimina una bonita peculiaridad del 181: con el antiguo eje oscilante y el

LOS DISEÑADORES TOMARON COMO MODELO EL ANTIGUO KÜBELWAGEN DEL PROFESOR PORSCHE

MOTOR AUSTERO
En 1970, el 181 recibió el cárter, el cigüeñal y los cilindros del motor 1600, pero conservó las culatas monocanal. A partir de 1973, el motor de mayor compresión producía 48 CV

contraeje, la parte trasera se levantaba al arrancar debido a la desviación de la dirección del par motor.

En un momento, tendrá la oportunidad de estirarse en todo tipo de direcciones. Antes de medirnos en el óvalo de alta velocidad, comprobamos las aptitudes todoterreno. El 181, con la primera marcha corta, se arrastra por la pendiente casi empinada incluso sin caja de cambios y sólo empujado por las ruedas traseras, trepa por las pequeñas colinas entrelazadas, y más tarde empujará por el agua baja (Otto y yo dejamos el parabrisas plegado para esto; en retrospectiva, más bien lo desaconsejaríamos). Todo va bastante bien, ordenadamente. Como no es correcto acusar a un coche antiguo de falta de talento, aprovechamos la ocasión para citar a nuestro antiguo redactor jefe y primer autor, el estupendo Klaus Westrup. En una prueba publicada en AMS 24/1969 escribió sobre el 181: "El coche apenas ofrece a su conductor la oportunidad de realizar proezas especiales. Lo que, por supuesto, no tiene por qué ser un defecto".

Lo que, por supuesto, no empaña nuestro impulso heroico. Vamos al campo de pruebas, repostamos, pesamos, colocamos el dispositivo de medición en el parabrisas, ponemos la antena GPS en el capó delantero y seguimos dando vueltas a la derecha. Primero registramos una desviación insignificante del velocímetro, luego los valores sonoros y después abordamos la aceleración en la parte llana.

A medida que aumentan las revoluciones, el sonido ahumado del bóxer en parado se eleva a un tono áspero. El embrague se acciona y la 181 avanza bruscamente. Es la hora de la segunda marcha, que da al 1.600 un breve momento para bajar, a partir del cual puede entonces, y más aún en tercera, volver a subir las revoluciones con velocidad menguante. Matemáticamente en 11,69 km, en los 25,2 s tras los cuales el 181 alcanza los 100 km/h. Lo cual valoramos ya que en su día, en la prueba de 1976, para alcanzar los 100 km/h necesitamos recorrer 12,57 km.

Puesto que se ha alcanzado una velocidad de tres dígitos —quién sabe si se volverá a alcanzar y cuándo—, la utilizamos para medir la deceleración. Un cuarteto de frenos de tambor se encarga de su ejecución, pero no acaba de orquestarla. Hay acuerdo en que la

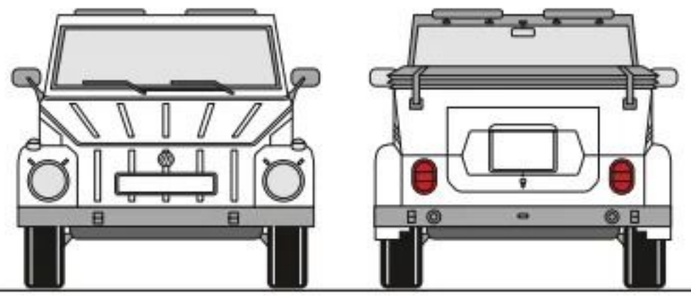
A PARTIR DE 1968, VW FABRICÓ EL KÜBEL PARA EL GOBIERNO ALEMÁN, Y EN LA IAA DE 1969 SE PRESENTÓ UNA VERSIÓN CIVIL

FICHA TÉCNICA

autopista

VALORACIONES DE LA PRUEBA

por Centro Técnico



CONSUMOS

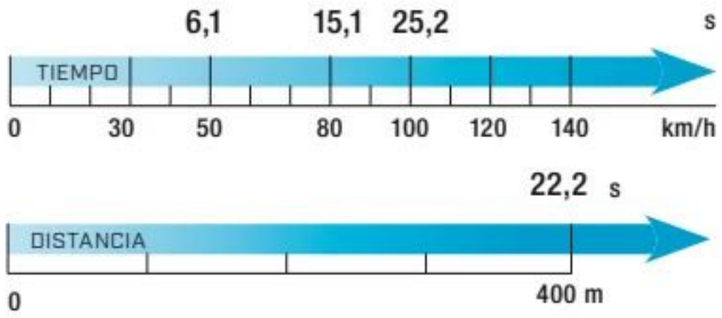
(l/100 km)

317 km
Autonomía media

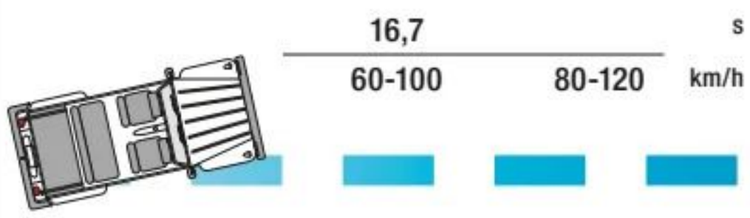
Medio
12,6 l/100 km

PRESTACIONES

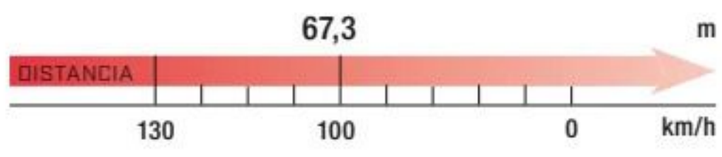
ACELERACIÓN (s)



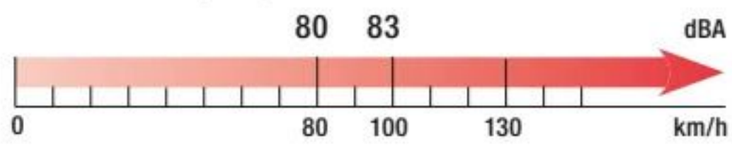
ADELANTAMIENTO (S)



FRENADA (s)



SONORIDAD (dBA)



DATOS OFICIALES

Precio: 16.000 € (2023)

MOTOR

Motor térmico

Situación	Trasero longitudinal
Nº de cilindros	4 cilindros tipo Boxerx ee eeeee
Cilindrada	1,584 cm3
Cotas	85,5 x 69 mm
Distribución	2 válvulas por cilindro. Un árbol de levas con balancines.
Alimentación	Gasolina, atmosférico y refrigerado por aire
Compresión	7,3:1
Potencia máxima	48 CV a 4000 rpm
Par máximo	100 Nm a 2000 rpm

TRANSMISIÓN

Tipo	Tracción trasera y cambio manual de 4 marchas

BASTIDOR

Susp. delantera	Independiente de doble brazoEeee EeEeeeeee
Elem. elástico	barra de torsión
Susp. trasera	Independiente de ruedas tiradas
Elem. elástico	Barra de torsión
Frenos delanteros	Tambor de 230 mm
Frenos traseros	Tambor de 230 mm
Dirección	Helicoidal sin asistencia
Neumáticos	185 R14
Llantas	5Jx14

CARROCERÍA

Nº de plazas	4
Peso oficial	1340 kg
Depósito comb.	40 litros
Maletero	n.d.

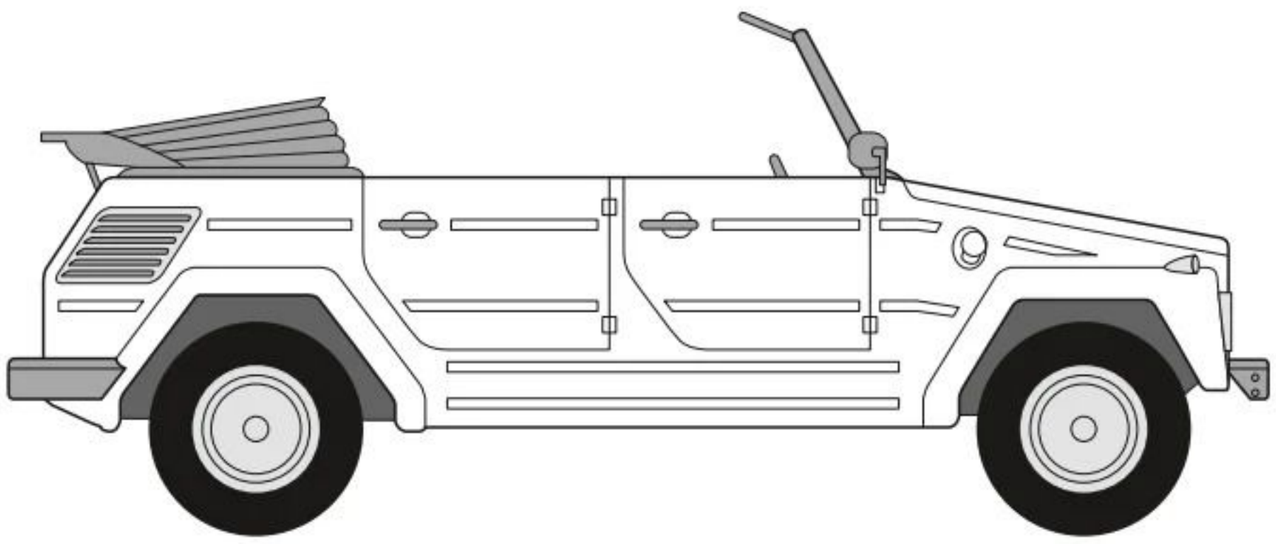
RENDIMIENTOS OFICIALES

Velocidad máx.	120 km/h
Acel. 0-100 km/h	30,6 s
Autonomía EV	n.d.
Consumo combinado WLTP	n.d.
Emisiones de CO_2	n.d.

CARROCERÍA Y PESO

Cotas (mm)

Longitud	3.780
Anchura	1.640
Altura	1.620
Batalla	2.400
Vías	1.355/1.385
Capacidad de maletero	n.d. litros



deceleración debe ser lo bastante suave para proteger el material. Por otro lado, hay diferentes ideas sobre cuándo debe alcanzarse el límite de bloqueo y en qué dirección debe sacarse el 181 de su carril durante el proceso de deceleración. Al final de un largo proceso de toma de decisiones, el VW se desvía hacia la izquierda y nos dirigimos al slalom.

JUGAR A SER EL PRIMERO

Aquí no se necesitan velocidades temerarias para explotar al máximo el potencial de conducción. Incluso a baja velocidad, la dirección, cuya precisión no se puede subestimar, siempre tiene el factor sorpresa de su lado. Al fin y al cabo, al principio no responde en absoluto, y luego lo hace con mayor precipitación, de modo que todo suce-

DIVERSIÓN

Los ejercicios habituales se convierten en unas pruebas circense con este ligero y básico descapotable. El Slalom fue todo un reto de equilibrismo.

ENLACE AL CANAL
x.com/byneontelegram
o escanea el código con

SIN CORRER

En su día, en la prueba de 1976, para alcanzar los 100 km/h necesitamos recorrer 12,57 km.

de a la vez: El coche se inclina urgentemente hacia un lado a pesar de su suspensión atornillada, la escasa fuerza de retención lateral de los neumáticos delanteros disminuye y, al mismo tiempo, la parte trasera empuja hacia delante. El cambio de dirección al siguiente tramo de carril de la hilera de conos tiene que apoyarse en una dirección activa hacia delante y hacia atrás. Al fin y al cabo, el 181 no tiene prisa por recorrer el tramo de 18 metros entre los conos. Así que el VW rodea los conos, llega al undécimo después de un largo trayecto no menos cansado y empujado que Otto y yo. Bueno, eso también está hecho.

Lo que significa que podemos conducir hasta el edificio principal para medir el interior, que ofrece a cuatro personas un espacio aireado en todos los sentidos. Luego hacemos las maletas para el viaje de vuelta, que sí que es un viaje. Finalmente, el sol sale de un cielo en el que las nubes son empujadas por un viento que hace ondear incluso los campos de trigo maduro. El 181 recorre —aunque sólo sea porque no podría hacerlo de otro modo— tranquilamente pequeñas alturas y valles poco profundos, roza prados, se zambulle en bosques sombríos y, a veces, el constante traqueteo de su bóxer resuena a lo largo de las paredes rocosas. Difícilmente podría transcurrir una tarde de verano de forma más apacible.

OPINIÓN

Sebastian Renz

PARA LA GUERRA

El atractivo del 181 no es en absoluto su carrera militar: la Bundeswehr sólo compró una buena décima parte de los 140.768 ejemplares que salieron humeantes de las cadenas de montaje de Wolfsburg, Hannover, Emden y Puebla. Para nosotros, amigos del automovilismo, es el verdadero Phaeton de VW y un alegre coche de campo y playa que sólo tiene lo que ha demostrado ser necesario en para disfrutar de un coche desenfadado. Es imposible que no te guste.

Motor Clásico

DESCUBRE EL PASADO, DISFRUTA TU PASIÓN

www.autopista.es/clasicos motorclasico@slib.es facebook.com/motorclasico @Jesusbonilla_mc revista_motorclasico

BÚSCALA TAMBIÉN EN SPORT LIFE IBÉRICA STORE

Disponible en el App Store

DISPONIBLE EN Google Play

ETIQUETA C

La etiqueta C es la que engloba a la mayor variedad y oferta de coches del mercado. A la hora de comprarse un modelo el mayor porcentaje de compradores pasan por este listado donde hay más de mil referencias. Por ello es difícil no encontrar nuestro coche ideal. Y por ello esta es la mejor manera para poder hacer comparativas a la hora de definir la compra. Sea cual sea la categoría de coche que queremos tenemos las mejores opciones para elegir.

MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	CO_2
Abarth 595C 1.4 T-JET 121 kW (165 CV) (2022)	Descapotable	366	148	163	1150	2	185	D	G	34900	1,4	165	7,4	160
Abarth 695C 1.4 T-JET 132 kW (180 CV) (2022)	Descapotable	366	148	163	1150	2	185	D	G	38200	1,4	179	7,2	162
Abarth 695C 1.4 T-JET 132 kW (180 CV) MTA (2022)	Descapotable	366	148	163	1150	2	185	D	G	39800	1,4	179	7,4	167
Abarth 595 1.4 T-JET 121 kW (165 CV) (2022)	Turismo	366	148	163	1110	3	185	D	G	31750	1,4	165	7,1	159
Abarth 695 1.4 T-JET 132 kW (180 CV) (2022)	Turismo	366	148	163	1110	3	185	D	G	36300	1,4	179	7,2	162
Abarth 695 1.4 T-JET 132 kW (180 CV) MTA (2022)	Turismo	366	148	163	1110	3	185	D	G	37900	1,4	179	7,3	165
Alfa Romeo Giulia 2.0 Turbo 206 kW (280 CV) Sprint AT AWD (2022)	Turismo	464	143	186	1570	4	480	4x4	G	58900	2,0	280	7,7	174
Alfa Romeo Giulia 2.0 Turbo 206 kW (280 CV) Tributo Italiano AT AWD (2024)	Turismo	464	143	186	1570	4	480	4x4	G	67900	2,0	280	8	182
Alfa Romeo Giulia 2.0 Turbo 206 kW (280 CV) Veloce AT AWD (2022)	Turismo	464	143	186	1570	4	480	4x4	G	64400	2,0	280	8	181
Alfa Romeo Giulia 2.2 Diesel 118 kW (160 CV) Sprint AT RWD (2022)	Turismo	464	143	186	1570	4	480	4x4	D	48900	2,1	160	5	132
Alfa Romeo Giulia 2.2 Diesel 118 kW (160 CV) Tributo Italiano AT RWD (2024)	Turismo	464	143	186	1570	4	480	4x4	D	57900	2,1	160	5,2	137
Alfa Romeo Giulia 2.2 Diesel 118 kW (160 CV) Veloce AT RWD (2022)	Turismo	464	143	186	1570	4	480	4x4	D	54400	2,1	160	5,2	137
Alfa Romeo Giulia 2.2 Diesel 154 kW (210 CV) Sprint AT AWD (2024)	Turismo	464	143	186	1570	4	480	4x4	D	53900	2,1	211	5,5	144
Alfa Romeo Giulia 2.2 Diesel 154 kW (210 CV) Tributo Italiano AT AWD (2024)	Turismo	464	143	186	1570	4	480	4x4	D	62900	2,1	211	5,6	148
Alfa Romeo Giulia 2.2 Diesel 154 kW (210 CV) Veloce AT AWD (2022)	Turismo	464	143	186	1570	4	480	4x4	D	59400	2,1	211	5,6	148
Alfa Romeo Giulia Quadrifoglio 2.9 V6 382 kW (520 CV) (2023)	Turismo	464	143	186	1570	4	480	4x4	G	106100	2,9	519	10,1	228
Alfa Romeo Stelvio 2.0 Turbo 206 kW (280 CV) Sprint AT AWD (2022)	Todoterreno	469	169	190	1755	5	525	4x4	G	66300	2,0	280	8,5	192
Alfa Romeo Stelvio 2.0 Turbo 206 kW (280 CV) Tributo Italiano AT AWD (2024)	Todoterreno	469	169	190	1755	5	525	4x4	G	78050	2,0	280	8,8	200
Alfa Romeo Stelvio 2.0 Turbo 206 kW (280 CV) Veloce AT AWD (2022)	Todoterreno	469	169	190	1755	5	525	4x4	G	71800	2,0	280	8,5	192
Alfa Romeo Stelvio 2.2 Diesel 118 kW (160 CV) Sprint AT RWD (2022)	Todoterreno	469	169	190	1755	5	525	4x4	D	56000	2,1	160	5,8	152
Alfa Romeo Stelvio 2.2 Diesel 118 kW (160 CV) Tributo Italiano AT RWD (2024)	Todoterreno	469	169	190	1755	5	525	4x4	D	67750	2,1	160	6,1	160
Alfa Romeo Stelvio 2.2 Diesel 118 kW (160 CV) Veloce AT RWD (2022)	Todoterreno	469	169	190	1755	5	525	4x4	D	61500	2,1	160	5,8	152
Alfa Romeo Stelvio 2.2 Diesel 154 kW (210 CV) Sprint AT AWD (2022)	Todoterreno	469	169	190	1755	5	525	4x4	D	61000	2,1	209	6,1	159
Alfa Romeo Stelvio 2.2 Diesel 154 kW (210 CV) Tributo Italiano AT AWD (2024)	Todoterreno	469	169	190	1755	5	525	4x4	D	72750	2,1	209	6,4	167
Alfa Romeo Stelvio 2.2 Diesel 154 kW (210 CV) Veloce AT AWD (2022)	Todoterreno	469	169	190	1755	5	525	4x4	D	66500	2,1	209	6,1	159
Alfa Romeo Stelvio Quadrifoglio 2.9 V6 382 kW (520 CV) (2023)	Todoterreno	469	169	190	1755	5	525	4x4	G	116300	2,9	519	11,8	267
Alfa Romeo Tonale 1.6 Diesel 130 TCT Sprint (2022)	Todoterreno	453	160	184	1600	5	385	4x4	D	40400	1,6	131	5,3	139
Alfa Romeo Tonale 1.6 Diesel 130 TCT Tributo Italiano (2024)	Todoterreno	453	160	184	1600	5	385	4x4	D	49400	1,6	131	5,4	142
Alfa Romeo Tonale 1.6 Diesel 130 TCT Veloce (2023)	Todoterreno	453	160	184	1600	5	385	4x4	D	45900	1,6	131	5,4	141
Alpine A110 (2022)	Coupe	418	124	180	1157	2	100	T	G	67800	1,8	252	6,7	153
Alpine A110 GT (2022)	Coupe	418	124	180	1157	2	100	T	G	79100	1,8	300	6,8	154
Alpine A110 R Turini (2023)	Coupe	418	124	180	1157	2	100	T	G	108000	1,8	300	6,8	155
Alpine A110 S (2022)	Coupe	418	124	180	1157	2	100	T	G	80900	1,8	300	6,9	157
Aston Martin DBX (2019)	Todoterreno	504	168	200	2320	5	491	4x4	G	210000	4,0	551	14,3	323
Aston Martin V8 Vantage Coupe (2017)	Coupe	447	127	194	1685	2	346	T	G	178000	4,0	510	11,6	264
Aston Martin V8 Vantage Roadster (2020)	Descapotable	447	127	194		2	0	T	G	199000	4,0	510	11,6	263
Audi A1 allstreet 25 TFSI (2022)	Turismo	405	148	176	1210	5	335	D	G	28720	1,0	95	5,7	130
Audi A1 allstreet 30 TFSI (2024)	Turismo	405	148	176	1210	5	335	D	G	30070	1,0	116	5,7	128
Audi A1 allstreet 30 TFSI S tronic (2024)	Turismo	405	148	176	1210	5	335	D	G	32020	1,0	116	6,2	141
Audi A1 allstreet 35 TFSI S tronic (2022)	Turismo	405	148	176	1210	5	335	D	G	33810	1,5	150	6,4	146
Audi A1 allstreet Adrenalin 25 TFSI (2022)	Turismo	405	148	176	1210	5	335	D	G	31360	1,0	95	5,8	131
Audi A1 allstreet Adrenalin 30 TFSI (2024)	Turismo	405	148	176	1210	5	335	D	G	32710	1,0	116	5,7	130
Audi A1 allstreet Adrenalin 30 TFSI S tronic (2024)	Turismo	405	148	176	1210	5	335	D	G	34670	1,0	116	6,2	142
Audi A1 allstreet Adrenalin 35 TFSI S tronic (2022)	Turismo	405	148	176	1210	5	335	D	G	36450	1,5	150	6,5	147
Audi A1 Sportback Adrenalin 25 TFSI (2020)	Turismo	403	143	174	1165	5	335	D	G	29710	1,0	95	5,5	125

Lon: Longitud (cm) / **Alt:** Altura (cm) / **An:** Anchura (cm) / **PES:** Peso (Kg) / **PU:** Número de puertas / **Mal:** Maletero (l) / **Tra:** Tracción / **Comb:** Combustible **PVP:** Precio recomendado / **Cil:** Cilindrada (l)
Pot: Potencia (CV CEE) / **Con:** Consumo medio (l/100 km / kWh/100 km) / **CO_2:** Emisiones (g/km) **Nota:** Precios recomendados por el fabricante e la fecha de vigencia.

MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	CO_2
Audi A1 Sportback Adrenalin 30 TFSI (2024)	Turismo	403	143	174	1165	5	335	D	G	31060	1,0	116	5,6	126
Audi A1 Sportback Adrenalin 30 TFSI S tronic (2024)	Turismo	403	143	174	1165	5	335	D	G	33010	1,0	116	5,7	129
Audi A1 Sportback Adrenalin 35 TFSI S tronic (2020)	Turismo	403	143	174	1165	5	335	D	G	34800	1,5	150	6,1	139
Audi A1 Sportback Advanced 25 TFSI (2020)	Turismo	403	143	174	1165	5	335	D	G	26620	1,0	95	5,4	123
Audi A1 Sportback Advanced 30 TFSI (2024)	Turismo	403	143	174	1165	5	335	D	G	27970	1,0	116	5,5	124
Audi A1 Sportback Advanced 30 TFSI S tronic (2024)	Turismo	403	143	174	1165	5	335	D	G	29920	1,0	116	5,6	127
Audi A3 allstreet 35 TDI S tronic (2024)	Turismo	435	146	182	1425	5	380	D	D	45160	2,0	150	5,1	135
Audi A3 Sedan Advanced 30 TDI (2024)	Turismo	450	139	182	1360	4	325	4x4	D	36030	2,0	116	4,6	120
Audi A3 Sedan Advanced 30 TFSI (2024)	Turismo	450	139	182	1360	4	325	4x4	G	33890	1,5	116	5,6	128
Audi A3 Sedan Advanced 35 TDI S tronic (2024)	Turismo	450	139	182	1360	4	325	4x4	D	39590	2,0	150	5	131
Audi A3 Sedan Advanced 35 TFSI (2024)	Turismo	450	139	182	1360	4	325	4x4	G	35250	1,5	150	5,7	130
Audi A3 Sedan Black line 35 TDI S tronic (2024)	Turismo	450	139	182	1360	4	325	4x4	D	45390	2,0	150	5,1	133
Audi A3 Sedan Black line 35 TFSI (2024)	Turismo	450	139	182	1360	4	325	4x4	G	41100	1,5	150	5,8	133
Audi A3 Sedan S line 30 TDI (2024)	Turismo	450	139	182	1360	4	325	4x4	D	38830	2,0	116	4,6	120
Audi A3 Sedan S line 30 TFSI (2024)	Turismo	450	139	182	1360	4	325	4x4	G	36690	1,5	116	5,7	129
Audi A3 Sedan S line 35 TDI S tronic (2024)	Turismo	450	139	182	1360	4	325	4x4	D	42390	2,0	150	5	131
Audi A3 Sedan S line 35 TFSI (2024)	Turismo	450	139	182	1360	4	325	4x4	G	38050	1,5	150	5,7	130
Audi S3 Sedan TFSI (2024)	Turismo	450	139	182	1360	4	325	4x4	G	66240	2,0	333	8,2	186
Audi A3 Sportback Advanced 30 TDI (2024)	Turismo	435	142	182	1360	5	325	D	D	35110	2,0	116	4,7	123
Audi A3 Sportback Advanced 30 TFSI (2024)	Turismo	435	142	182	1360	5	325	D	G	32960	1,5	116	5,8	132
Audi A3 Sportback Advanced 35 TDI S tronic (2024)	Turismo	435	142	182	1360	5	325	D	D	38660	2,0	150	5,1	133
Audi A3 Sportback Advanced 35 TFSI (2024)	Turismo	435	142	182	1360	5	325	D	G	34320	1,5	150	5,8	133
Audi A3 Sportback Black line 35 TDI S tronic (2024)	Turismo	435	142	182	1360	5	325	D	D	44510	2,0	150	5,2	136
Audi A3 Sportback Black line 35 TFSI (2024)	Turismo	435	142	182	1360	5	325	D	G	40170	1,5	150	6	137
Audi A3 Sportback Genuine Edition 35 TDI S tronic (2024)	Turismo	435	142	182	1360	5	325	D	D	44510	2,0	150	5,1	134
Audi A3 Sportback S line 30 TDI (2024)	Turismo	435	142	182	1360	5	325	D	D	37910	2,0	116	4,7	123
Audi A3 Sportback S line 30 TFSI (2024)	Turismo	435	142	182	1360	5	325	D	G	35760	1,5	116	5,8	133
Audi A3 Sportback S line 35 TDI S tronic (2024)	Turismo	435	142	182	1360	5	325	D	D	41460	2,0	150	5,1	133
Audi A3 Sportback S line 35 TFSI (2024)	Turismo	435	142	182	1360	5	325	D	G	37120	1,5	150	5,9	134
Audi S3 Sportback TFSI (2024)	Turismo	435	142	182	1360	5	325	D	G	65270	2,0	333	8,5	193
Audi RS 4 Avant Competition plus TFSI quattro 331 kW (450 CV) tiptronic (2022)	Familiar	476	143	185	1540	5	420	4x4	G	128440	2,9	450	9,8	222
Audi RS 4 Avant TFSI quattro 331 kW (450 CV) tiptronic (2020)	Familiar	476	143	185	1540	5	420	4x4	G	109180	2,9	450	9,8	223
Audi RS 5 Coupé Competition Plus TFSI quattro 331 kW (450 CV) tiptronic (2022)	Coupe	470	137	185	1560	2	410	4x4	G	136310	2,9	450	9,6	213
Audi RS 5 Coupé TFSI quattro 331 kW (450 CV) tiptronic (2020)	Coupe	470	137	185	1560	2	410	4x4	G	116320	2,9	450	9,6	212
Audi RS 5 Sportback Competition plus TFSI quattro 331 kW (450 CV) tiptronic (2022)	Turismo	476	140	184	1585	5	430	4x4	G	136310	2,9	450	9,7	216
Audi RS 5 Sportback TFSI quattro 331 kW (450 CV) tiptronic (2020)	Turismo	476	140	184	1585	5	430	4x4	G	116320	2,9	450	9,7	215
Audi Q2 Advanced 30 TDI 85 kW (116 CV) (2021)	Todoterreno	421	150	179	1330	5	355	4x4	D	34770	2,0	116	4,8	125
Audi Q2 Advanced 30 TFSI 85 kW (116 CV) (2024)	Todoterreno	421	150	179	1330	5	355	4x4	G	34000	1,0	116	5,7	131
Audi Q2 Advanced 35 TDI 110 kW (150 CV) quattro S tronic (2020)	Todoterreno	421	150	179	1330	5	355	4x4	D	42260	2,0	150	5,3	140
Audi Q2 Advanced 35 TDI 110 kW (150 CV) S tronic (2021)	Todoterreno	421	150	179	1330	5	355	4x4	D	40020	2,0	150	5,2	135
Audi Q2 Advanced 35 TFSI 110 kW (150 CV) (2020)	Todoterreno	421	150	179	1330	5	355	4x4	G	35870	1,5	150	5,8	133
Audi Q2 Advanced 35 TFSI 110 kW (150 CV) S tronic (2020)	Todoterreno	421	150	179	1330	5	355	4x4	G	38130	1,5	150	5,9	135
Audi Q2 S line 30 TDI 85 kW (116 CV) (2021)	Todoterreno	421	150	179	1330	5	355	4x4	D	36470	2,0	116	4,9	130
Audi Q2 S line 30 TFSI 85 kW (116 CV) (2024)	Todoterreno	421	150	179	1330	5	355	4x4	G	35700	1,0	116	5,9	135
Audi Q2 S line 35 TDI 110 kW (150 CV) quattro S tronic (2020)	Todoterreno	421	150	179	1330	5	355	4x4	D	43960	2,0	150	5,5	145
Audi Q2 S line 35 TDI 110 kW (150 CV) S tronic (2021)	Todoterreno	421	150	179	1330	5	355	4x4	D	41720	2,0	150	5,4	140
Audi Q2 S line 35 TFSI 110 kW (150 CV) (2020)	Todoterreno	421	150	179	1330	5	355	4x4	G	37570	1,5	150	6,1	139
Audi Q2 S line 35 TFSI 110 kW (150 CV) S tronic (2021)	Todoterreno	421	150	179	1330	5	355	4x4	G	39830	1,5	150	6,2	141
Audi SQ2 TFSI 221 kW (300 CV) quattro S tronic (2020)	Todoterreno	421	150	179	1330	5	355	4x4	G	58220	2,0	300	8,3	188
Audi Q3 Advanced 35 TDI S tronic (2018)	Todoterreno	448	159	185	1535	5	530	4x4	D	46890	2,0	150	5,5	143
Audi Q3 Advanced 35 TFSI (2019)	Todoterreno	448	159	185	1535	5	530	4x4	G	45260	1,5	150	6,5	149
Audi Q3 Advanced 35 TFSI S tronic (2022)	Todoterreno	448	159	185	1535	5	530	4x4	G	47670	1,5	150	6,6	150
Audi Q3 Advanced 40 TDI quattro S tronic (2024)	Todoterreno	448	159	185	1535	5	530	4x4	D	53270	2,0	193	6,3	166
Audi Q3 Advanced 40 TFSI quattro S tronic (2018)	Todoterreno	448	159	185	1535	5	530	4x4	G	51030	2,0	190	7,8	178
Audi Q3 S line 35 TDI S tronic (2018)	Todoterreno	448	159	185	1535	5	530	4x4	D	49490	2,0	150	5,8	145
Audi Q3 S line 35 TFSI (2019)	Todoterreno	448	159	185	1535	5	530	4x4	G	47860	1,5	150	6,6	150
Audi Q3 S Line 35 TFSI S tronic (2022)	Todoterreno	448	159	185	1535	5	530	4x4	G	50270	1,5	150	6,6	151
Audi Q3 S line 40 TDI quattro S tronic (2024)	Todoterreno	448	159	185	1535	5	530	4x4	D	55870	2,0	193	6,4	167
Audi Q3 S line 40 TFSI quattro S tronic (2018)	Todoterreno	448	159	185	1535	5	530	4x4	G	53630	2,0	190	7,8	179
Audi Q3 S line 45 TFSI quattro S tronic (2021)	Todoterreno	448	159	185	1535	5	530	4x4	G	60850	2,0	245	8,5	193
Audi RS Q3 2.5 TFSI quattro (2019)	Todoterreno	448	159	185	1535	5	530	4x4	G	81380	2,5	400	9,6	217
Audi Q3 Sportback Advanced 35 TDI S tronic (2019)	Todoterreno	-	-	-					D	49100	2,0	150	5,5	145
Audi Q3 Sportback Advanced 35 TFSI (2019)	Todoterreno	-	-	-					G	47470	1,5	150	6,6	151
Audi Q3 Sportback Advanced 35 TFSI S tronic (2022)	Todoterreno	-	-	-					G	49880	1,5	150	6,7	151
Audi Q3 Sportback Advanced 40 TDI quattro S tronic (2024)	Todoterreno	-	-	-					D	55580	2,0	193	6,4	168

G GASOLINA **D** DIESEL **E** ELÉCTRICO **H** HÍBRIDO **P** HÍBRIDO ECHUFABLE **A** ALCOHOL/GASOLINA **N** GAS(GNC)/GASOLINA **L** GAS(GLP)/GASOLINA

ZONA DE CONSULTA

MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	CO_2
Audi Q3 Sportback Advanced 40 TFSI quattro S tronic (2020)	Todoterreno	-	-	-					G	53340	2,0	190	7,9	179
Audi Q3 Sportback Advanced 45 TFSI quattro S tronic (2021)	Todoterreno	-	-	-					G	60560	2,0	245	8,5	193
Audi Q3 Sportback S line 35 TDI S tronic (2019)	Todoterreno	-	-	-					D	51140	2,0	150	5,8	151
Audi Q3 Sportback S line 35 TFSI (2019)	Todoterreno	-	-	-					G	49510	1,5	150	6,9	158
Audi Q3 Sportback S line 35 TFSI S tronic (2022)	Todoterreno	-	-	-					G	51920	1,5	150	7	158
Audi Q3 Sportback S line 40 TDI quattro S tronic (2024)	Todoterreno	-	-	-					D	57520	2,0	193	6,7	176
Audi Q3 Sportback S line 40 TFSI quattro S tronic (2020)	Todoterreno	-	-	-					G	55280	2,0	190	8,2	187
Audi Q3 Sportback S line 45 TFSI quattro S tronic (2021)	Todoterreno	-	-	-					G	64890	2,0	245	8,8	201
Audi RS Q3 Sportback 2.5 TFSI quattro (2019)	Todoterreno	-	-	-					G	83560	2,5	400	9,6	218
Audi SQ7 TFSI quattro (2024)	Todoterreno	507	175	197	2055	5	563	4x4	G	124770	4,0	507	12	272
Audi SQ7 TFSI quattro 7 plazas (2024)	Todoterreno	507	175	197	2055	5	563	4x4	G	126890	4,0	507	12	272
Audi SQ8 TFSI (2023)	Todoterreno	499	170	200	2175	5	439	4x4	G	131995	4,0	507	12,3	280
Bentley Bentayga S V8 (2021)	Todoterreno	514	171	200	2416	5	479	4x4	G	280968	4,0	549	12,8	296
Bentley Bentayga EWB V8 (2022)	Todoterreno	532	174	200	2514	5	380	4x4	G	279371	4,0	549	12,8	296
Bentley Continental GTC Mulliner V8 (2021)	Descapotable	485	140	195	2335	2	235	4x4	G	358768	4,0	549	12,5	284
Bentley Continental GTC Speed (2022)	Descapotable	485	140	195	2335	2	235	4x4	G	365498	6,0	659	14,1	320
Bentley Continental GTC V8 (2020)	Descapotable	485	140	195	2335	2	235	4x4	G	290893	4,0	549	12,5	284
Bentley Continental GT Mulliner V8 (2021)	Coupe	485	141	195	2165	2	358	4x4	G	336523	4,0	549	12,1	275
Bentley Continental GT Speed (2022)	Coupe	485	141	195	2165	2	358	4x4	G	332302	6,0	659	13,7	311
Bentley Continental GT V8 (2020)	Coupe	485	141	195	2165	2	358	4x4	G	264541	4,0	549	12,1	275
Bentley Flying Spur Speed (2022)	Turismo	532	148	198	2330	4	351	4x4	G	304126	6,0	635	15	340
Bentley Flying Spur V8 (2021)	Turismo	532	148	198	2330	4	351	4x4	G	247886	4,0	549	12,7	288
BMW 118d (2024)	Turismo	436	146	180	1500	5	300	4x4	D	39000	2,0	150	4,6	122
BMW M135 xDrive (2024)	Turismo	436	146	180	1500	5	300	4x4	G	61000	2,0	300	7,6	173
BMW 218d Active Tourer (2021)	Monovolumen	439	158	182	1545	5	406	4x4	D	40500	2,0	150	4,8	125
BMW 218i Active Tourer (2021)	Monovolumen	439	158	182	1545	5	406	4x4	G	39700	1,5	136	6,2	140
BMW 218i Coupé (2022)	Coupe	454	139	184	1560	2	390	4x4	G	43250	2,0	156	6,5	146
BMW 220i Coupé (2021)	Coupe	454	139	184	1560	2	390	4x4	G	45350	2,0	184	6,3	142
BMW 230i Coupé (2022)	Coupe	454	139	184	1560	2	390	4x4	G	48950	2,0	245	6,5	149
BMW M2 Coupé cambio automático (2022)	Coupe	454	139	184	1560	2	390	4x4	G	91250	3,0	460	9,7	218
BMW M2 Coupé cambio manual (2022)	Coupe	454	139	184	1560	2	390	4x4	G	91250	3,0	460	10	226
BMW M240i Coupé (2022)	Coupe	454	139	184	1560	2	390	4x4	G	69550	3,0	374	7,8	177
BMW M240i xDrive Coupé (2021)	Coupe	454	139	184	1560	2	390	4x4	G	73050	3,0	374	8,1	185
BMW 216d Gran Coupé Aut. (2020)	Turismo	453	142	180	1425	4	430	4x4	D	36550	1,5	116	4,6	120
BMW 218d Gran Coupé Aut. (2020)	Turismo	453	142	180	1425	4	430	4x4	D	42750	2,0	150	4,8	125
BMW 218i Gran Coupé (2020)	Turismo	453	142	180	1425	4	430	4x4	G	36000	1,5	136	5,6	128
BMW 218i Gran Coupé Aut. (2020)	Turismo	453	142	180	1425	4	430	4x4	G	38367	1,5	136	5,6	128
BMW 220d Gran Coupé (2019)	Turismo	453	142	180	1425	4	430	4x4	D	47850	2,0	190	4,9	129
BMW 220i Gran Coupé (2021)	Turismo	453	142	180	1425	4	430	4x4	G	41900	2,0	178	6,1	138
BMW M235i xDrive Gran Coupé (2019)	Turismo	453	142	180	1425	4	430	4x4	G	65300	2,0	306	7,1	162
BMW 320i Berlina (2024)	Turismo	471	144	183	1590	4	375	4x4	G	49350	2,0	184	6,5	147
BMW 330i xDrive Berlina (2024)	Turismo	471	144	183	1590	4	375	4x4	G	57050	2,0	245	7	158
BMW M3 Competition Berlina (2024)	Turismo	471	144	183	1590	4	375	4x4	G	124450	3,0	510	9,7	220
BMW M3 Competition M xDrive Berlina (2024)	Turismo	471	144	183	1590	4	375	4x4	G	129350	3,0	530	10,1	227
BMW 320i sDrive Touring (2024)	Familiar	471	144	183	1660	5	410	4x4	G	51350	2,0	184	6,8	153
BMW 330i xDrive Touring (2024)	Familiar	471	144	183	1660	5	410	4x4	G	59050	2,0	245	7,3	164
BMW M3 Competition M xDrive Touring (2024)	Familiar	471	144	183	1660	5	410	4x4	G	130350	3,0	530	10,3	233
BMW 420i Cabrio (2024)	Descapotable	477	138	185	1765	2	385	4x4	G	62500	2,0	184	6,7	152
BMW 430i xDrive Cabrio (2024)	Descapotable	477	138	185	1765	2	385	4x4	G	69000	2,0	245	7,3	166
BMW M4 Competition M xDrive Cabrio (2024)	Descapotable	477	138	185	1765	2	385	4x4	G	135850	3,0	530	10,2	231
BMW 420i Coupé (2024)	Coupe	477	138	185	1600	2	440	4x4	G	55000	2,0	184	6,3	143
BMW 430i xDrive Coupé (2024)	Coupe	477	138	185	1600	2	440	4x4	G	61500	2,0	245	6,9	157
BMW M4 Competition Coupé (2024)	Coupe	477	138	185	1600	2	440	4x4	G	126500	3,0	510	9,7	219
BMW M4 Competition M xDrive Coupé (2024)	Coupe	477	138	185	1600	2	440	4x4	G	131350	3,0	530	10	226
BMW 420i Gran Coupé (2024)	Turismo	478	144	185	1695	5	470	4x4	G	55300	2,0	184	6,6	150
BMW 430i xDrive Gran Coupé (2024)	Turismo	478	144	185	1695	5	470	4x4	G	61800	2,0	245	7,1	161
BMW 840i Cabrio M Sport (2022)	Descapotable	485	135	190	1915	2	350	T	G	124100	3,0	333	8,4	191
BMW M8 Competition Cabrio (2022)	Descapotable	485	135	190	1915	2	350	T	G	227150	4,4	625	11,4	261
BMW M850i xDrive Cabrio (2022)	Descapotable	485	135	190	1915	2	350	T	G	159750	4,4	530	10,7	243
BMW 840i Coupé M Sport (2022)	Coupe	485	135	190	1805	2	420	T	G	115900	3,0	333	8,2	186
BMW M8 Competition Coupé (2022)	Coupe	485	135	190	1805	2	420	T	G	218400	4,4	625	11,3	257
BMW M850i xDrive Coupé (2022)	Coupe	485	135	190	1805	2	420	T	G	151500	4,4	530	10,5	239
BMW 840i Gran Coupé M Sport (2022)	Turismo	508	141	193	1890	4	440	T	G	112750	3,0	333	8,4	191
BMW M8 Competition Gran Coupé (2022)	Turismo	508	141	193	1890	4	440	T	G	215150	4,4	625	11,4	261

Lon: Longitud (cm) / **Alt:** Altura (cm) / **An:** Anchura (cm) / **PES:** Peso (Kg) / **PU:** Número de puertas / **Mal:** Maletero (l) / **Tra:** Tracción / **Comb:** Combustible **PVP:** Precio recomendado / **Cil:** Cilindrada (l)
Pot: Potencia (CV CEE) / **Con:** Consumo medio (l/100 km / kWh/100 km) / **CO_2:** Emisiones (g/km) **Nota:** Precios recomendados por el fabricante e la fecha de vigencia.

MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	CO_2
BMW M850i xDrive Gran Coupé (2022)	Turismo	508	141	193	1890	4	440	T	G	148350	4,4	530	10,7	243
BMW X1 M35i xDrive (2023)	Todoterreno	450	162	185	1575	5	490	4x4	G	70450	2,0	300	7,8	175
BMW X1 sDrive18d (2022)	Todoterreno	450	162	185	1575	5	490	4x4	D	44200	2,0	150	4,9	129
BMW X1 sDrive18i (2022)	Todoterreno	450	162	185	1575	5	490	4x4	G	44200	1,5	136	6,3	142
BMW X2 M35i xDrive (2023)	Todoterreno	455	158	185	1645	5	515	4x4	G	72000	2,0	300	7,7	174
BMW X2 sDrive18d (2023)	Todoterreno	455	158	185	1645	5	515	4x4	D	45800	2,0	150	5,1	133
BMW X3 M (2022)	Todoterreno	471	167	189	1875	5	450	T	G	119350	3,0	480	10,8	246
BMW X3 M Competition (2021)	Todoterreno	471	167	189	1875	5	450	T	G	128450	3,0	510	10,8	246
BMW X4 M (2022)	Todoterreno	475	162	192	1875	5	525	4x4	G	121750	3,0	480	10,7	243
BMW X4 M Competition (2021)	Todoterreno	475	162	192	1875	5	525	4x4	G	130850	3,0	510	10,7	244
BMW Z4 M40i (2022)	Descapotable	432	130	186	1525	2	281	T	G	79000	3,0	340	8,1	183
BMW Z4 sDrive20i (2022)	Descapotable	432	130	186	1525	2	281	T	G	58500	2,0	197	7,1	161
BMW Z4 sDrive30i (2022)	Descapotable	432	130	186	1525	2	281	T	G	67200	2,0	258	7,2	163
Caterham Seven 170 (2021)	Descapotable	310	112	148		2	120	T	G	40892	0,7	86	4,8	109
Caterham Seven 340 (2022)	Descapotable	310	112	148		2	120	T	G	58970	2,0	173	6,5	148
Caterham Seven 340 chasis grande (2022)	Descapotable	310	112	148		2	120	T	G	62322	2,0	173	6,5	148
Caterham Super Seven 2000 (2022)	Descapotable	310	112	148		2	120	T	G	64378	2,0	173	6,5	148
Caterham Super Seven 2000 chasis grande (2022)	Descapotable	310	112	148		2	120	T	G	67729	2,0	173	6,5	148
Caterham Super Seven 600 (2022)	Descapotable	310	112	148		2	120	T	G	44643	0,7	86	4,8	109
Citroën C3 Max Puretech 100 (2024)	Todoterreno	402	157	176	1226	5	310	D	G	19200	1,2	101	5,6	128
Citroën C3 You Puretech 100 (2024)	Todoterreno	402	157	176	1226	5	310	D	G	14990	1,2	101	5,6	126
Citroën C3 Aircross BlueHDi 110 Plus (2023)	Todoterreno	416	165	177	1291	5	410	D	D	26040	1,5	110	4,9	128
Citroën C3 Aircross BlueHDi 110 You (2023)	Todoterreno	416	165	177	1291	5	410	D	D	24640	1,5	110	4,8	127
Citroën C3 Aircross PureTech 110 Max (2023)	Todoterreno	416	165	177	1291	5	410	D	G	26840	1,2	110	6	135
Citroën C3 Aircross PureTech 110 Plus (2023)	Todoterreno	416	165	177	1291	5	410	D	G	24920	1,2	110	5,9	134
Citroën C3 Aircross PureTech 110 You (2023)	Todoterreno	416	165	177	1291	5	410	D	G	23520	1,2	110	5,9	132
Citroën C3 Aircross PureTech 130 EAT6 Max (2023)	Todoterreno	416	165	177	1291	5	410	D	G	28890	1,2	131	6,4	145
Citroën C4 BlueHDi 130 EAT8 Max (2023)	Turismo	436	152	180	1284	5	380	D	D	32050	1,5	131	5,1	132
Citroën C4 BlueHDi 130 EAT8 Plus (2023)	Turismo	436	152	180	1284	5	380	D	D	29800	1,5	131	5,1	133
Citroën C4 PureTech 100 You (2023)	Turismo	436	152	180	1284	5	380	D	G	24990	1,2	101	5,5	124
Citroën C4 PureTech 130 Max (2023)	Turismo	436	152	180	1284	5	380	D	G	29000	1,2	131	5,5	124
Citroën C4 PureTech 130 Plus (2023)	Turismo	436	152	180	1284	5	380	D	G	26750	1,2	131	5,5	123
Citroën C4 PureTech 130 You (2023)	Turismo	436	152	180	1284	5	380	D	G	25550	1,2	131	5,5	123
Citroën C4 X BlueHDi 130 EAT8 Max (2023)	Turismo	460	153	180	1300	4	510	D	D	32050	1,5	131	4,9	130
Citroën C4 X BlueHDi 130 EAT8 Plus (2023)	Turismo	460	153	180	1300	4	510	D	D	29800	1,5	131	4,9	130
Citroën C4 X PureTech 100 You (2023)	Turismo	460	153	180	1300	4	510	D	G	25550	1,2	102	5,4	123
Citroën C5 Aircross Max BlueHDi 130 Automática (2023)	Todoterreno	450	165	184	1483	5	460	D	D	40510	1,5	131	5,5	144
Citroën C5 Aircross Plus BlueHDi 130 Automática (2023)	Todoterreno	450	165	184	1483	5	460	D	D	39085	1,5	131	5,5	144
Citroën C5 Aircross Plus PureTech 130 (2023)	Todoterreno	450	165	184	1483	5	460	D	G	34535	1,2	131	6,2	140
Citroën C5 Aircross You PureTech 130 (2023)	Todoterreno	450	165	184	1483	5	460	D	G	31185	1,2	131	6,2	140
Citroën C5 X PureTech 130 EAT8 Plus (2023)	Turismo	481	149	182	1493	5	485	D	G	39440	1,2	131	6,1	137
Citroën C5 X PureTech 130 EAT8 You (2023)	Turismo	481	149	182	1493	5	485	D	G	37740	1,2	131	6	136
CUPRA Ateca 2.0 TSI 140 kW (190 CV) DSG-7 4Drive (2023)	Todoterreno	438	160	184	1580	5	485	4x4	G	45760	2,0	190	8,1	183
CUPRA Ateca VZ 2.0 TSI 221 kW (300 CV) DSG-7 4Drive (2023)	Todoterreno	438	160	184	1580	5	485	4x4	G	55170	2,0	300	9	202
CUPRA Formentor 1.5 TSI 110 kW (150 CV) (2021)	Todoterreno	445	151	184	1437	5	345	D	G	36080	1,5	150	6,4	144
CUPRA Formentor 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG 7 vel. (2020)	Todoterreno	445	151	184	1437	5	345	D	G	38680	1,5	150	6,8	152
CUPRA Formentor 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG 7 vel. 4Drive (2021)	Todoterreno	445	151	184	1437	5	345	D	D	45640	2,0	150	5,9	154
CUPRA Formentor 2.0 TSI 140 kW (190 CV) DSG 7 vel. 4Drive (2021)	Todoterreno	445	151	184	1437	5	345	D	G	45640	2,0	190	7,6	172
CUPRA Formentor VZ 2.0 TSI 180 kW (245 CV) DSG 7 vel. (2021)	Todoterreno	445	151	184	1437	5	345	D	G	51530	2,0	245	7,7	174
CUPRA Formentor VZ 2.0 TSI 228 kW (310 CV) DSG 7 vel. 4Drive (2020)	Todoterreno	445	151	184	1437	5	345	D	G	53980	2,0	310	8,5	192
CUPRA León 5p VZ 2.0 TSI 221 kW (300 CV) DSG (2021)	Turismo	440	144	180	1395	5	270	D	G	49050	2,0	300	7,6	172
CUPRA León 5p VZ CUP 2.0 TSI 221 kW (300 CV) DSG (2022)	Turismo	440	144	180	1395	5	270	D	G	58592	2,0	300	7,8	176
CUPRA León Sportstourer VZ 2.0 TSI 221 kW (300 CV) DSG (2021)	Familiar	466	144	180	1441	5	470	D	G	50080	2,0	300	7,6	172
CUPRA León Sportstourer VZ 2.0 TSI 228 kW (310 CV) 4Drive DSG (2021)	Familiar	466	144	180	1441	5	470	D	G	53400	2,0	310	8,3	186
CUPRA León Sportstourer VZ CUP 2.0 TSI 228 kW (310 CV) 4Drive DSG (2022)	Familiar	466	144	180	1441	5	470	D	G	61744	2,0	310	8,5	191
Dacia Jogger TCe 81 kW (110 CV) Expression 5 plazas (2022)	Familiar	455	163	178	1251	5	506	D	G	20150	1,0	110	5,7	129
Dacia Jogger TCe 81 kW (110 CV) Expression 7 plazas (2022)	Familiar	455	163	178	1251	5	506	D	G	21050	1,0	110	5,8	131
Dacia Jogger TCe 81 kW (110 CV) Extreme Go 5 plazas (2022)	Familiar	455	163	178	1251	5	506	D	G	21800	1,0	110	5,6	128
Dacia Jogger TCe 81 kW (110 CV) Extreme Go 7 plazas (2022)	Familiar	455	163	178	1251	5	506	D	G	22700	1,0	110	5,7	129
Dacia Sandero Essential TCe 67 kW (90 CV) (2020)	Turismo	409	150	185	1127	5	328	D	G	13190	1,0	91	5,2	118
Dacia Sandero Expression TCe 67 kW (90 CV) (2022)	Turismo	409	150	185	1127	5	328	D	G	14040	1,0	91	5,3	119
Dacia Sandero Journey TCe 67 kW (90 CV) (2024)	Turismo	409	150	185	1127	5	328	D	G	15040	1,0	91	5,3	119
Dacia Sandero Stepway Essential TCe 67 kW (90 CV) (2020)	Turismo	410	154	185	1152	5	328	D	G	14720	1,0	91	5,5	125
Dacia Sandero Stepway Expression TCe 67 kW (90 CV) (2022)	Turismo	410	154	185	1152	5	328	D	G	15620	1,0	91	5,5	125

G GASOLINA **D** DIESEL **E** ELÉCTRICO **H** HÍBRIDO **P** HÍBRIDO ECHUFABLE **A** ALCOHOL/GASOLINA **N** GAS(GNC)/GASOLINA **L** GAS(GLP)/GASOLINA

ZONA DE CONSULTA

MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	CO_2
Dacia Sandero Stepway Extreme Go TCe 67 kW (90 CV) CVT (2024)	Turismo	410	154	185	1152	5	328	D	G	19020	1,0	91	6,2	140
Dacia Sandero Stepway Extreme Go TCe 81 kW (110 CV) (2023)	Turismo	410	154	185	1152	5	328	D	G	18420	1,0	110	5,5	125
DFSK 500 Intelligent (2023)	Todoterreno	439	165	185		5	318	D	G	22496	1,5	106	8,3	188
DFSK 500 Luxury (2023)	Todoterreno	439	165	185		5	318	D	G	20496	1,5	106	8,3	188
DFSK 580 Intelligent (2019)	Todoterreno	468	172	185	1585	5		D	G	29195	1,5	145	9,8	222
DFSK 580 Luxury (2019)	Todoterreno	468	172	185	1585	5		D	G	27695	1,5	145	9,8	222
DFSK F5 Classic (2020)	Todoterreno	469	165	187	1664	5	379	D	G	32695	1,5	137	9,9	224
DR 3.0 (2023)	Todoterreno	417	157	176		5	344	D	G	18900	1,5	117	7,4	173
DR 4.0 (2022)	Todoterreno	432	167	183		5	340	D	G	19900	1,5	117	8,2	189
DR 5.0 (2022)	Todoterreno	432	167	183		5	340	D	G	21900	1,5	117	8,2	189
DR 5.0 Turbo CVT (2022)	Todoterreno	432	167	183		5	340	D	G	25900	1,5	155	7,8	175
DR 6.0 Turbo CVT (2022)	Todoterreno	450	174	184		5	380	D	G	29900	1,5	155	7,8	175
DR 7.0 Turbo DCT (2023)	Todoterreno	470	171	186		5		D	G	32900	1,5	160	8	182
DS 7 Bastille BlueHDi 130 Aut. (2022)	Todoterreno	459	163	189	1585	5	555	4x4	D	42800	1,5	131	5,5	143
DS 7 Performance Line + BlueHDi 130 Aut. (2022)	Todoterreno	459	163	189	1585	5	555	4x4	D	46200	1,5	131	5,5	145
DS 7 Performance Line BlueHDi 130 Aut. (2022)	Todoterreno	459	163	189	1585	5	555	4x4	D	43900	1,5	131	5,5	144
DS 7 Rivoli BlueHDi 130 Aut. (2022)	Todoterreno	459	163	189	1585	5	555	4x4	D	46800	1,5	131	5,5	145
DS 3 BlueHDi 130 Aut. Bastille (2022)	Todoterreno	412	153	179	1282	5	350	D	D	33550	1,5	131	5,1	133
DS 3 BlueHDi 130 Aut. Opera (2022)	Todoterreno	412	153	179	1282	5	350	D	D	39900	1,5	131	5,1	133
DS 3 BlueHDi 130 Aut. Performance Line (2022)	Todoterreno	412	153	179	1282	5	350	D	D	34150	1,5	131	5,1	133
DS 3 PureTech 100 Bastille (2023)	Todoterreno	412	153	179	1282	5	350	D	G	29050	1,2	101	5,5	125
DS 3 PureTech 100 Performance Line (2023)	Todoterreno	412	153	179	1282	5	350	D	G	29650	1,2	101	5,5	125
DS 3 PureTech 130 Aut. Bastille (2022)	Todoterreno	412	153	179	1282	5	350	D	G	31900	1,2	131	6	135
DS 3 PureTech 130 Aut. Opera (2022)	Todoterreno	412	153	179	1282	5	350	D	G	38250	1,2	131	6	135
DS 3 PureTech 130 Aut. Performance Line (2022)	Todoterreno	412	153	179	1282	5	350	D	G	32500	1,2	131	6	135
DS 4 Opera BlueHDi 130 EAT8 (2022)	Turismo	440	147	183	1427	5	390	D	D	47800	1,5	131	5,3	139
DS 4 Opera PureTech 130 EAT8 (2022)	Turismo	440	147	183	1427	5	390	D	G	46550	1,2	131	6,2	139
DS 4 Performance Line + BlueHDi 130 EAT8 (2021)	Turismo	440	147	183	1427	5	390	D	D	41350	1,5	131	5,2	138
DS 4 Performance Line + PureTech 130 EAT8 (2021)	Turismo	440	147	183	1427	5	390	D	G	40100	1,2	131	6,1	138
DS 4 Performance Line BlueHDi 130 EAT8 (2021)	Turismo	440	147	183	1427	5	390	D	D	37600	1,5	131	5,2	137
DS 4 Performance Line PureTech 130 EAT8 (2021)	Turismo	440	147	183	1427	5	390	D	G	36350	1,2	131	6,1	138
DS 4 Rivoli BlueHDi 130 EAT8 (2021)	Turismo	440	147	183	1427	5	390	D	D	42800	1,5	131	5,2	137
DS 4 Rivoli PureTech 130 EAT8 (2021)	Turismo	440	147	183	1427	5	390	D	G	41550	1,2	131	6,1	137
DS 4 Trocadero BlueHDi 130 EAT8 (2021)	Turismo	440	147	183	1427	5	390	D	D	39250	1,5	131	5,2	137
DS 4 Trocadero PureTech 130 EAT8 (2021)	Turismo	440	147	183	1427	5	390	D	G	38000	1,2	131	6,1	137
EVO 3 1.5 (2023)	Turismo	414	157	175		5	0	D	G	17900	1,5	113	6,7	152
EVO 4 1.6 (2023)	Todoterreno	433	164	177		5	0	D	G	20900	1,6	114	7,7	172
EVO 5 1.5 Turbo (2023)	Todoterreno	433	164	182		5	0	D	G	21900	1,5	127	7,5	168
EVO 7 1.5 Turbo DCT (2023)	Todoterreno	480	176	187		5	1050	D	G	32900	1,5	174	7,4	171
Ford Bronco Badlands 2.7 V6 EcoBoost Auto 4x4 (2023)	Todoterreno	480	185	193	2289	5	471	4x4	G	91695	2,7	334	14,2	338
Ford Bronco Outer Banks 2.7 V6 EcoBoost Auto 4x4 (2023)	Todoterreno	480	185	193	2289	5	471	4x4	G	87095	2,7	334	13,7	326
Ford Focus Active Berlina 1.5 EcoBlue 85 kW (115 CV) Aut. 8 vel. (2023)	Turismo	440	150	184	1349	5	392	D	D	35179	1,5	116	5,1	134
Ford Focus Active X Berlina 1.5 EcoBlue 85 kW (115 CV) Aut. 8 vel. (2023)	Turismo	440	150	184	1349	5	392	D	D	36367	1,5	116	5,1	134
Ford Focus Active Sportbreak 1.5 EcoBlue 85 kW (115 CV) Aut. 8 vel. (2023)	Familiar	469	154	184	1413	5	635	D	D	36319	1,5	116	5,2	135
Ford Focus Active X Sportbreak 1.5 EcoBlue 85 kW (115 CV) Aut. 8 vel. (2023)	Familiar	469	154	184	1413	5	635	D	D	37464	1,5	116	5,2	135
Ford Focus Berlina ST 2.3 EcoBoost 206 kW (280 CV) (2022)	Turismo	439	145	183		5	358	D	G	43567	2,3	280	8	183
Ford Focus Berlina ST-Line 1.5 EcoBlue 85 kW (115 CV) Aut. 8 vel. (2023)	Turismo	439	145	183		5	358	D	D	34841	1,5	116	5	130
Ford Focus Berlina ST-Line X 1.5 EcoBlue 85 kW (115 CV) Aut. 8 vel. (2023)	Turismo	439	145	183		5	358	D	D	36029	1,5	116	5	131
Ford Focus ST Edition 2.3 EcoBoost 206 kW (280 CV) (2024)	Turismo	439	145	183		5	358	D	G	51042	2,3	280	8,1	185
Ford Focus Sportbreak ST 2.3 EcoBoost 206 kW (280 CV) (2022)	Familiar	467	149	183	1451	5	593	D	G	44267	2,3	280	8	183
Ford Focus Sportbreak ST-Line X 1.5 EcoBlue 85 kW (115 CV) Aut. 8 vel. (2023)	Familiar	467	149	183	1451	5	593	D	D	37126	1,5	116	5,1	133
Ford Kuga ST-Line 1.5 EcoBoost 110 kW (150 CV) (2021)	Todoterreno	461	166	188	1564	5	395	4x4	G	38177	1,5	150	6,6	149
Ford Kuga ST-Line 2.0 EcoBlue 88 kW (120 CV) Aut. (2022)	Todoterreno	461	166	188	1564	5	395	4x4	D	40909	2,0	120	5,7	149
Ford Kuga ST-Line X 1.5 EcoBoost 110 kW (150 CV) (2021)	Todoterreno	461	166	188	1564	5	395	4x4	G	41814	1,5	150	6,6	151
Ford Kuga ST-Line X 2.0 EcoBlue 88 kW (120 CV) Aut. (2022)	Todoterreno	461	166	188	1564	5	395	4x4	D	44632	2,0	120	5,8	151
Ford Kuga ST-Line X Graphite Tech 1.5 EcoBoost 110 kW (150 CV) (2023)	Todoterreno	461	166	188	1564	5	395	4x4	G	45398	1,5	150	6,7	151
Ford Kuga ST-Line X Graphite Tech 2.0 EcoBlue 88 kW (120 CV) Aut. (2023)	Todoterreno	461	166	188	1564	5	395	4x4	D	48216	2,0	120	5,8	151
Ford Kuga ST-Line 1.5 EcoBoost 150 CV (2024)	Todoterreno	462	167	188	1526	5	395	4x4	G	39596	1,5	150	6,4	146
Ford Kuga ST-Line X 1.5 EcoBoost 150 CV (2024)	Todoterreno	462	167	188	1526	5	395	4x4	G	43587	1,5	150	6,4	147
Ford Mustang Convertible GT 5.0 V8 (2024)	Descapotable	481	139	192	1876	2	310	T	G	66150	5,0	446	12,3	280
Ford Mustang Convertible GT 5.0 V8 Aut. (2024)	Descapotable	481	139	192	1876	2	310	T	G	69450	5,0	446	12,4	282
Ford Mustang Fastback Dark Horse 5.0 V8 (2024)	Coupe	481	-	-		2	0	T	G	74150	5,0	454	12,2	279
Ford Mustang Fastback Dark Horse 5.0 V8 Aut. (2024)	Coupe	481	-	-		2	0	T	G	77450	5,0	454	12,4	282
Ford Mustang Fastback GT 5.0 V8 (2024)	Coupe	481	-	-		2	0	T	G	61150	5,0	446	12	274

Lon: Longitud (cm) / **Alt:** Altura (cm) / **An:** Anchura (cm) / **PES:** Peso (Kg) / **PU:** Número de puertas / **Mal:** Maletero (l) / **Tra:** Tracción / **Comb:** Combustible **PVP:** Precio recomendado / **Cil:** Cilindrada (l)
Pot: Potencia (CV CEE) / **Con:** Consumo medio (l/100 km / kWh/100 km) / **CO_2:** Emisiones (g/km) **Nota:** Precios recomendados por el fabricante e la fecha de vigencia.

MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	CO_2
Ford Mustang Fastback GT 5.0 V8 Aut. (2024)	Coupe	481	-	-		2	0	T	G	64450	5,0	446	12,1	277
Honda Civic Type R (2022)	Turismo	455	141	180	1429	5	404	D	G	58850	2,0	329	8,2	186
Honda Civic Type R 2.0 VTEC Turbo Pack Carbono (2023)	Turismo	455	141	180	1429	5	404	D	G	61890	2,0	329	8,2	186
Hyundai Bayon 1.2 MPi 84 CV Essence (2021)	Todoterreno	418	150	178	1120	5	411	D	G	21440	1,2	84	5,5	125
Hyundai Bayon 1.2 MPi 84 CV Klass (2023)	Todoterreno	418	150	178	1120	5	411	D	G	22655	1,2	84	5,5	125
Hyundai Bayon 1.2 MPi 84 CV Maxx (2021)	Todoterreno	418	150	178	1120	5	411	D	G	23515	1,2	84	5,6	126
Hyundai Bayon 1.2 MPi 79 CV Klass (2024)	Todoterreno	418	150	178		5	411	D	G	23455	1,2	80	5,6	127
Hyundai Bayon 1.2 MPi 79 CV Maxx (2024)	Todoterreno	418	150	178		5	411	D	G	24705	1,2	80	5,7	128
Hyundai i10 1.0 MPI 49 kW (67 CV) AT Klass (2024)	Turismo	367	148	168	996	5	252	D	G	19090	1,0	67	5,3	121
Hyundai i10 1.0 MPI 49 kW (67 CV) Essence (2023)	Turismo	367	148	168	996	5	252	D	G	16490	1,0	67	5	114
Hyundai i10 1.0 MPI 49 kW (67 CV) Klass (2023)	Turismo	367	148	168	996	5	252	D	G	17490	1,0	67	5	114
Hyundai i10 1.0 T-GDi 74 kW (100 CV) N Line (2023)	Turismo	367	148	168	996	5	252	D	G	21940	1,0	100	5,4	123
Hyundai i10 1.2 MPI 62 kW (84 CV) N Line (2023)	Turismo	367	148	168	996	5	252	D	G	19790	1,2	84	5,5	125
Hyundai i20 N 1.6 T-GDi 150 kW (204 CV) (2021)	Turismo	404	144	178	1088	5	352	D	G	33190	1,6	204	7	158
Hyundai i20 1.0 T-GDi 100 CV Klass (2023)	Turismo	407	145	178	1088	5	262	D	G	22840	1,0	100	5,3	121
Hyundai i20 1.2 MPi 84 CV Essence (2023)	Turismo	407	145	178	1088	5	262	D	G	19840	1,2	84	5,2	118
Hyundai i20 1.2 MPi 84 CV Klass (2023)	Turismo	407	145	178	1088	5	262	D	G	21640	1,2	84	5,3	120
Hyundai i30 5p 1.0 TGDI 88 kW (120 CV) N-Line 30 Aniversario (2022)	Turismo	434	145	180	1295	5	381	D	G	26595	1,0	120	6,1	137
Hyundai i30 5p 1.5 DPI 81 kW (110 CV) Essence (2021)	Turismo	434	145	180	1295	5	381	D	G	22420	1,5	110	6	137
Hyundai i30 5p 1.5 DPI 81 kW (110 CV) Klass SLX (2021)	Turismo	434	145	180	1295	5	381	D	G	24570	1,5	110	6,2	140
Hyundai i30 N 2.0 T-GDi 184 kW (250 CV) (2021)	Turismo	434	145	180	1295	5	381	D	G	38000	2,0	250	7,7	175
Hyundai i30 N Performance 2.0 T-GDi 206 kW (280 CV) (2021)	Turismo	434	145	180	1295	5	381	D	G	44600	2,0	280	8	182
Hyundai i30 N Performance Sky 2.0 T-GDi 206 kW (280 CV) 8DCT (2021)	Turismo	434	145	180	1295	5	381	D	G	47600	2,0	280	8,4	191
Hyundai i30 Fastback N Performance Sky 2.0 T-GDi 206 kW (280 CV) 8DCT (2021)	Turismo	446	142	180	1327	5	436	D	G	47600	2,0	280	8,4	191
Hyundai Kona Flexx 1.0 TGDi 88 kW (120 CV) (2023)	Todoterreno	435	158	183	1370	5	466	4x4	G	30490	1,0	120	5,8	131
Hyundai Kona Flexx 1.0 TGDi 88 kW (120 CV) DCT (2023)	Todoterreno	435	158	183	1370	5	466	4x4	G	32290	1,0	120	5,9	135
Hyundai Kona Maxx 1.0 TGDi 88 kW (120 CV) (2023)	Todoterreno	435	158	183	1370	5	466	4x4	G	28990	1,0	120	5,7	129
Hyundai Kona Maxx 1.0 TGDi 88 kW (120 CV) DCT (2023)	Todoterreno	435	158	183	1370	5	466	4x4	G	30790	1,0	120	5,9	133
Hyundai Kona N Line 1.0 TGDi 88 kW (120 CV) (2023)	Todoterreno	435	158	183	1370	5	466	4x4	G	30790	1,0	120	5,9	135
Hyundai Kona N Line 1.6 TGDi 146 kW (198 CV) DCT (2023)	Todoterreno	435	158	183	1370	5	466	4x4	G	34540	1,6	198	6,4	145
Hyundai Kona N Line 1.6 TGDi 146 kW (198 CV) DCT 4x4 (2023)	Todoterreno	435	158	183	1370	5	466	4x4	G	36140	1,6	198	6,9	157
Hyundai Kona N Line Style 1.6 TGDi 146 kW (198 CV) DCT 4x4 (2023)	Todoterreno	435	158	183	1370	5	466	4x4	G	42040	1,6	198	6,9	156
Hyundai Kona Tecno 1.0 TGDi 88 kW (120 CV) (2023)	Todoterreno	435	158	183	1370	5	466	4x4	G	32790	1,0	120	5,7	130
Hyundai Santa Fe 2.2 CRDi 142 kW (194 CV) 4x2 8DCT Klass 7 plazas (2022)	Todoterreno	479	169	190	1845	5	571	4x4	D	47820	2,2	193	6,6	166
Hyundai Santa Fe 2.2 CRDi 142 kW (194 CV) 4x2 8DCT Maxx 7 plazas (2022)	Todoterreno	479	169	190	1845	5	571	4x4	D	51520	2,2	193	6,3	167
Hyundai Santa Fe 2.2 CRDi 142 kW (194 CV) 4x2 8DCT Tecno 7 plazas (2022)	Todoterreno	479	169	190	1845	5	571	4x4	D	57270	2,2	193	6,3	166
Hyundai Santa Fe 2.2 CRDi 142 kW (194 CV) 4x4 8DCT Style 7 plazas (2022)	Todoterreno	479	169	190	1845	5	571	4x4	D	63870	2,2	193	6,8	178
Hyundai Staria Style 2.2 CRDi 130 kW (177 CV) 4x4 AT 9 plazas (2023)	Monovolumen	525	199	200	2216	5	431	4x4	D	61240	2,2	177	8,9	232
Hyundai Staria Tecno 2.2 CRDi 130 kW (177 CV) AT 9 plazas (2022)	Monovolumen	525	199	200	2216	5	431	4x4	D	56140	2,2	177	8,2	215
Hyundai Tucson Klass 1.6 CRDi 85 kW (115 CV) (2020)	Todoterreno	450	165	187	1500	5	546	4x4	D	33225	1,6	116	5,2	135
Hyundai Tucson Klass 1.6 T-GDI 110 kW (150 CV) (2020)	Todoterreno	450	165	187	1500	5	546	4x4	G	30725	1,6	150	6,7	151
Hyundai Tucson Maxx 1.6 CRDi 85 kW (115 CV) (2020)	Todoterreno	450	165	187	1500	5	546	4x4	D	36025	1,6	116	5,2	135
Hyundai Tucson Maxx 1.6 T-GDI 110 kW (150 CV) (2020)	Todoterreno	450	165	187	1500	5	546	4x4	G	33525	1,6	150	6,7	152
Hyundai Tucson N Line 30 Aniversario 1.6 T-GDI 110 kW (150 CV) (2022)	Todoterreno	450	165	187	1500	5	546	4x4	G	37025	1,6	150	6,8	155
Hyundai Tucson Klass 1.6 CRDi 115 CV (2024)	Todoterreno	451	165	187	1520	5	546	4x4	D	35425	1,6	116	5,4	141
Hyundai Tucson Klass 1.6 T-GDi 160 CV (2024)	Todoterreno	451	165	187	1520	5	546	4x4	G	32925	1,6	160	6,8	154
Hyundai Tucson Maxx 1.6 T-GDi 160 CV (2024)	Todoterreno	451	165	187	1520	5	546	4x4	G	34675	1,6	160	6,8	154
Hyundai Tucson N Line 1.6 T-GDi 160 CV (2024)	Todoterreno	451	165	187	1520	5	546	4x4	G	38425	1,6	160	7	158
INEOS Grenadier Station Wagon 3.0 Turbo gasolina Fieldmaster Edition (2022)	Todoterreno	490	204	193	2744	5		4x4	G	93930	3,0	286	14,4	326
INEOS Grenadier Station Wagon 3.0 Turbo gasolina Trialmaster Edition (2022)	Todoterreno	490	204	193	2744	5		4x4	G	93930	3,0	286	14,4	332
INEOS Grenadier Station Wagon 3.0 Twin-Turbo diésel Fieldmaster Edition (2022)	Todoterreno	490	204	193	2744	5		4x4	D	93930	3,0	249	11,2	291
INEOS Grenadier Station Wagon 3.0 Twin-Turbo diésel Trialmaster Edition (2022)	Todoterreno	490	204	193	2744	5		4x4	D	93930	3,0	249	12,1	310
Jaguar F-Type Convertible 2.0 I4 300 RWD Auto R-Dynamic (2019)	Descapotable	447	131	192	1615	2	207	4x4	G	91100	2,0	300	9,6	217
Jaguar F-Type Convertible 5.0 V8 450 AWD Auto 75 (2022)	Descapotable	447	131	192	1615	2	207	4x4	G	136300	5,0	450	10,9	242
Jaguar F-Type Convertible 5.0 V8 450 RWD Auto 75 (2022)	Descapotable	447	131	192	1615	2	207	4x4	G	129100	5,0	450	10,6	238
Jaguar F-Type Convertible 5.0 V8 575 AWD Auto R75 (2022)	Descapotable	447	131	192	1615	2	207	4x4	G	162000	5,0	575	10,7	239
Jaguar F-Type Coupé 2.0 I4 300 RWD Auto R-Dynamic (2019)	Coupe	447	131	192	1595	3	310	4x4	G	82600	2,0	300	9,5	214
Jaguar F-Type Coupé 5.0 V8 450 AWD Auto 75 (2022)	Coupe	447	131	192	1595	3	310	4x4	G	127800	5,0	450	10,9	242
Jaguar F-Type Coupé 5.0 V8 450 RWD Auto 75 (2022)	Coupe	447	131	192	1595	3	310	4x4	G	120600	5,0	450	10,6	237
Jaguar F-Type Coupé 5.0 V8 575 AWD Auto R75 (2022)	Coupe	447	131	192	1595	3	310	4x4	G	153500	5,0	575	10,7	239
Jaguar XE 2.0 184 kW (250 CV) Auto R-Dynamic HSE (2020)	Turismo	468	141	185	1611	4	291	4x4	G	66800	2,0	250	8	183
Jaguar XE 2.0 184 kW (250 CV) Auto R-Dynamic S (2020)	Turismo	468	141	185	1611	4	291	4x4	G	59650	2,0	250	7,7	175
Jaguar XE 2.0 184 kW (250 CV) Auto R-Dynamic SE (2020)	Turismo	468	141	185	1611	4	291	4x4	G	62350	2,0	250	8	182
Jaguar XF 2.0 184 kW (250 CV) Auto R-Dynamic HSE (2020)	Turismo	496	146	198	1735	4	344	T	G	77050	2,0	250	8,2	186

G GASOLINA **D** DIESEL **E** ELÉCTRICO **H** HÍBRIDO **P** HÍBRIDO ECHUFABLE **A** ALCOHOL/GASOLINA **N** GAS(GNC)/GASOLINA **L** GAS(GLP)/GASOLINA

ZONA DE CONSULTA

MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	CO_2
Jaguar XF 2.0 184 kW (250 CV) Auto R-Dynamic S (2020)	Turismo	496	146	198	1735	4	344	T	G	66550	2,0	250	7,8	177
Jaguar XF 2.0 184 kW (250 CV) Auto R-Dynamic SE (2020)	Turismo	496	146	198	1735	4	344	T	G	70200	2,0	250	8	182
Jeep Avenger Altitude 1.2 Turbo 100 CV (2023)	Todoterreno	408	-	178		5	0	D	G	26600	1,2	101	5,6	126
Jeep Avenger Longitude 1.2 Turbo 100 CV (2023)	Todoterreno	408	-	178		5	0	D	G	24600	1,2	101	5,5	124
Jeep Avenger Summit 1.2 Turbo 100 CV (2023)	Todoterreno	408	-	178		5	0	D	G	29100	1,2	101	5,6	126
Jeep Wrangler 2.0T 200 kW (272 CV) Rubicon (2024)	Todoterreno	488	184	189		5	533	4x4	G	83000	2,0	272	11,4	269
Jeep Wrangler 2.0T 200 kW (272 CV) Sahara (2024)	Todoterreno	488	184	189		5	533	4x4	G	81000	2,0	272	10,4	250
KIA Ceed 5p Concept 1.0 T-GDi 74 kW (100 CV) (2021)	Turismo	432	144	180	1298	5	357	D	G	23330	1,0	101	5,2	118
KIA Ceed 5p Concept 1.0 T-GDi 88 kW (120 CV) (2021)	Turismo	432	144	180	1298	5	357	D	G	24480	1,0	120	5,2	118
KIA Ceed 5p Drive 1.0 T-GDi 74 kW (100 CV) (2021)	Turismo	432	144	180	1298	5	357	D	G	24780	1,0	101	5,2	119
KIA Ceed 5p Drive 1.0 T-GDi 88 kW (120 CV) (2021)	Turismo	432	144	180	1298	5	357	D	G	25930	1,0	120	5,3	119
KIA Ceed 5p GT 1.6 T-GDi 150 kW (204 CV) DCT (2021)	Turismo	432	144	180	1298	5	357	D	G	36630	1,6	204	6,8	154
KIA Ceed 5p Style Edition 1.0 T-GDi 74 kW (100 CV) (2023)	Turismo	432	144	180	1298	5	357	D	G	27330	1,0	101	5,5	126
KIA Ceed 5p Style Edition 1.0 T-GDi 88 kW (120 CV) (2023)	Turismo	432	144	180	1298	5	357	D	G	28480	1,0	120	5,5	126
KIA Ceed 5p Tech 1.0 T-GDi 74 kW (100 CV) (2021)	Turismo	432	144	180	1298	5	357	D	G	27080	1,0	101	5,5	126
KIA Ceed 5p Tech 1.0 T-GDi 88 kW (120 CV) (2021)	Turismo	432	144	180	1298	5	357	D	G	28230	1,0	120	5,5	126
KIA ProCeed GT 1.6 T-GDi 150 kW (204 CV) DCT (2021)	Familiar	461	142	180	1375	5	594	D	G	39230	1,6	204	6,8	154
KIA ProCeed GT Line 1.0 T-GDi 88 kW (120 CV) (2021)	Familiar	461	142	180	1375	5	594	D	G	32905	1,0	120	5,7	130
KIA Ceed Tourer Concept 1.0 T-GDi 88 kW (120 CV) (2023)	Familiar	460	147	180	1349	5	437	D	G	25580	1,0	120	5,3	120
KIA Ceed Tourer Drive 1.0 T-GDi 88 kW (120 CV) (2023)	Familiar	460	147	180	1349	5	437	D	G	27030	1,0	120	5,3	120
KIA Ceed Tourer Style Edition 1.0 T-GDi 88 kW (120 CV) (2023)	Familiar	460	147	180	1349	5	437	D	G	29455	1,0	120	5,6	128
KIA Ceed Tourer Tech 1.0 T-GDi 88 kW (120 CV) (2021)	Familiar	460	147	180	1349	5	437	D	G	29330	1,0	120	5,6	128
KIA Picanto 1.0 DPi 49 kW (67 CV) AMT GT Line (2020)	Turismo	360	149	160	978	5	255	D	G	18510	1,0	67	5,8	121
KIA Picanto 1.0 DPi 49 kW (67 CV) Concept (2020)	Turismo	360	149	160	978	5	255	D	G	15185	1,0	67	5,1	116
KIA Picanto 1.0 DPi 49 kW (67 CV) GT Line (2020)	Turismo	360	149	160	978	5	255	D	G	16985	1,0	67	5,7	118
KIA Picanto 1.2 DPi 62 kW (84 CV) AMT GT Line (2020)	Turismo	360	149	160	978	5	255	D	G	19035	1,2	84	5,5	125
KIA Picanto 1.2 DPi 62 kW (84 CV) GT Line (2020)	Turismo	360	149	160	978	5	255	D	G	18110	1,2	84	5,3	121
KIA Picanto 1.0 DPI AMT GT-line (2024)	Turismo	361	149	160	981	5	255	D	G	20525	1,0	63	5,5	125
KIA Picanto 1.0 DPI Concept (2024)	Turismo	361	149	160	981	5	255	D	G	16950	1,0	63	5,2	118
KIA Picanto 1.0 DPI Drive (2024)	Turismo	361	149	160	981	5	255	D	G	17650	1,0	63	5,2	118
KIA Picanto 1.0 DPI GT-line (2024)	Turismo	361	149	160	981	5	255	D	G	19600	1,0	63	5,2	118
KIA Picanto 1.2 DPI AMT GT-line (2024)	Turismo	361	149	160	981	5	255	D	G	21875	1,2	79	5,7	130
KIA Picanto 1.2 DPI GT-line (2024)	Turismo	361	149	160	981	5	255	D	G	20950	1,2	79	5,6	127
KIA Sorento 2.2 CRDi Black Edition DCT 4x2 7 plazas (2022)	Todoterreno	481	170	190	1847	5	604	4x4	D	59640	2,2	194	6,4	168
KIA Sorento 2.2 CRDi Black Edition DCT 4x4 7 plazas (2022)	Todoterreno	481	170	190	1847	5	604	4x4	D	61740	2,2	194	6,6	173
KIA Sorento 2.2 CRDi Drive DCT 4x2 7 plazas (2021)	Todoterreno	481	170	190	1847	5	604	4x4	D	51565	2,2	194	6,3	165
KIA Sorento 2.2 CRDi Emotion DCT 4x2 7 plazas (2021)	Todoterreno	481	170	190	1847	5	604	4x4	D	55490	2,2	194	6,4	168
KIA Sorento 2.2 CRDi Emotion DCT 4x4 7 plazas (2021)	Todoterreno	481	170	190	1847	5	604	4x4	D	57590	2,2	194	6,6	173
KIA Sportage Concept 1.6 CRDi 85 kW (115 CV) 4x2 (2022)	Todoterreno	452	165	187	1526	5	526	4x4	D	35775	1,6	116	5,2	137
KIA Sportage Concept 1.6 T-GDI 110 kW (150 CV) 4x2 (2022)	Todoterreno	452	165	187	1526	5	526	4x4	G	32975	1,6	150	6,7	152
KIA Sportage Drive 1.6 CRDi 85 kW (115 CV) 4x2 (2022)	Todoterreno	452	165	187	1526	5	526	4x4	D	38175	1,6	116	5,2	136
KIA Sportage Drive 1.6 T-GDI 110 kW (150 CV) 4x2 (2022)	Todoterreno	452	165	187	1526	5	526	4x4	G	35375	1,6	150	6,7	152
KIA Stonic 1.2 DPi 62 kW (84 CV) Concept (2021)	Todoterreno	414	150	176	1080	5	352	D	G	18500	1,2	84	5,6	128
KIA Stonic 1.2 DPi 62 kW (84 CV) Drive (2021)	Todoterreno	414	150	176	1080	5	352	D	G	20929	1,2	84	5,7	130
KIA XCeed GT-Line 1.6 T-GDi 150 kW (204 CV) DCT (2022)	Todoterreno	440	148	183	1347	5	291	D	G	38425	1,6	204	7,1	161
KIA XCeed Concept 1.0 T-GDi 88 kW (120 CV) (2022)	Todoterreno	440	148	183	1347	5	291	D	G	26200	1,0	120	6	135
KIA XCeed Drive 1.0 T-GDi 88 kW (120 CV) (2022)	Todoterreno	440	148	183	1347	5	291	D	G	27100	1,0	120	6	135
KIA XCeed GT-Line 1.0 T-GDi 88 kW (120 CV) (2022)	Todoterreno	440	148	183	1347	5	291	D	G	32200	1,0	120	5,9	134
KIA XCeed Tech 1.0 T-GDi 88 kW (120 CV) (2022)	Todoterreno	440	148	183	1347	5	291	D	G	29400	1,0	120	6	136
Koenigsegg Jesko (2020)	Coupe	461	121	203	1495	2	100	T	G	3190125	5,1	1298		
KTM X-Bow GT-XR (2022)	Coupe	463	116	204	1325	0	160	T	G	386752	2,5	500	9,1	214
Lamborghini Huracán STO (2020)	Coupe	452	117	193		2	38	T	G	338577	5,2	639		
Lamborghini Huracán Tecnica (2022)	Coupe	452	117	193		2	38	T	G	262042	5,2	639	14,5	328
Lamborghini Huracán EVO Spyder (2019)	Descapotable	452	118	193		2	100	4x4	G	274805	5,2	639	14,2	338
Lamborghini Huracán Sterrato (2023)	Coupe	453	125	196		2	100	4x4	G	299515	5,2	610	14,9	337
Lamborghini Urus Performante (2022)	Todoterreno	511	162	202	2225	5	616	4x4	G	296596	4,0	666		
Lamborghini Urus S (2022)	Todoterreno	511	162	202	2225	5	616	4x4	G	265443	4,0	666	14,1	320
Land Rover Defender 130 V8 P500 AWD Auto (2023)	Todoterreno	536	197	200	2586	5	588	4x4	G	165500	5,0	500	14,4	325
Land Rover Defender 90 V8 P525 AWD Auto (2021)	Todoterreno	432	197	200	2140	3	240	4x4	G	155000	5,0	525	14,2	320
Land Rover Defender 90 V8 P525 AWD Auto Carpathian Edition (2021)	Todoterreno	432	197	200	2140	3	240	4x4	G	163550	5,0	525	14,2	321
Land Rover Defender 110 V8 P525 AWD Auto (2021)	Todoterreno	476	197	200	2261	5	427	4x4	G	159200	5,0	525	14,4	324
Land Rover Defender 110 V8 P525 AWD Auto Carpathian Edition (2021)	Todoterreno	476	197	200	2261	5	427	4x4	G	167650	5,0	525	14,4	324
Land Rover Range Rover Evoque S D165 FWD (2020)	Todoterreno	437	165	190	1787	5	472	4x4	D	50900	2,0	163	6	158
Lexus LC 500 Cabrio Bespoke (2023)	Descapotable	477	135	192	2035	2	149	T	G	166000	5,0	477	11,7	275
Lexus LC 500 Cabrio Luxury (2023)	Descapotable	477	135	192	2035	2	149	T	G	163500	5,0	477	11,7	275

Lon: Longitud (cm) / **Alt:** Altura (cm) / **An:** Anchura (cm) / **PES:** Peso (Kg) / **PU:** Número de puertas / **Mal:** Maletero (l) / **Tra:** Tracción / **Comb:** Combustible **PVP:** Precio recomendado / **Cil:** Cilindrada (l)
Pot: Potencia (CV CEE) / **Con:** Consumo medio (l/100 km / kWh/100 km) / **CO_2:** Emisiones (g/km) **Nota:** Precios recomendados por el fabricante e la fecha de vigencia.

MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	CO_2
Lexus LC 500 Bespoke (2023)	Coupe	477	135	192	1965	2	172	T	G	164000	5,0	477	11,6	262
Lexus LC 500 Sport+ (2023)	Coupe	477	135	192	1965	2	172	T	G	156000	5,0	477	11,6	262
Lotus Emira i4 First Edition (2023)	Coupe	441	123	190	1480	2	151	T	G	109507	2,0	366	9,2	208
Lotus Emira V6 First Edition (2021)	Coupe	441	123	190	1480	2	151	T	G	109507	3,5	405	10,7	243
Mahindra KUV100 K6+ (2019)	Todoterreno	370	166	173	1190	5	243	D	G	12990	1,2	87	7,9	179
Mahindra KUV100 K8 (2019)	Todoterreno	370	166	173	1190	5	243	D	G	15290	1,2	87	7,9	179
Maserati Ghibli (2020)	Turismo	497	146	195	1925	4	500	4x4	G	92400	3,0	349	11,2	255
Maserati Ghibli Diesel (2020)	Turismo	497	146	195	1925	4	500	4x4	D	85800	3,0	275	7,8	203
Maserati Ghibli S Q4 (2020)	Turismo	497	146	195	1925	4	500	4x4	G	123400	3,0	430	12,1	274
Maserati Ghibli Trofeo (2020)	Turismo	497	146	195	1925	4	500	4x4	G	158100	3,8	580	12,4	281
Maserati GranTurismo Modena (2023)	Coupe	496	135	196	1870	2	270	4x4	G	202900	3,0	496	10,2	230
Maserati GranTurismo Trofeo (2023)	Coupe	496	135	196	1870	2	270	4x4	G	253000	3,0	557	10,2	230
Maserati Grecale Trofeo (2022)	Todoterreno	485	165	195	1870	5	535	4x4	G	136350	3,0	530	11,2	254
Maserati Levante (2020)	Todoterreno	501	169	198	2184	5	580	4x4	G	96900	3,0	349	12,5	283
Maserati Levante Diesel (2020)	Todoterreno	501	169	198	2184	5	580	4x4	D	93400	3,0	275	9,1	238
Maserati Levante GTS (2020)	Todoterreno	501	169	198	2184	5	580	4x4	G	165400	3,8	530	15,8	357
Maserati Levante S (2020)	Todoterreno	501	169	198	2184	5	580	4x4	G	127800	3,0	430	12,6	286
Maserati Levante Trofeo (2020)	Todoterreno	501	169	198	2184	5	580	4x4	G	198100	3,8	580	15,9	359
Maserati MC20 Cielo (2022)	Descapotable	467	122	197		2	100	T	G	300500	3,0	630	11,2	261
Maserati MC20 (2020)	Coupe	467	122	197	1150	2	100	T	G	265388	3,0	630	11,5	261
Maserati Quattroporte Modena Q4 (2021)	Turismo	526	148	195	1920	4	530	4x4	G	152400	3,0	430	11,4	258
Mazda CX-5 SKYACTIV-D 2.2 110 kW (150 CV) 2WD Advantage (2023)	Todoterreno	458	169	185	1544	5	510	4x4	D	40183	2,2	150	5,6	147
Mazda CX-5 SKYACTIV-D 2.2 110 kW (150 CV) 2WD Center-Line Plus (2023)	Todoterreno	458	169	185	1544	5	510	4x4	D	38183	2,2	150	5,6	147
Mazda CX-5 SKYACTIV-D 2.2 110 kW (150 CV) 2WD Exclusive-Line (2023)	Todoterreno	458	169	185	1544	5	510	4x4	D	41283	2,2	150	5,6	147
Mazda CX-5 SKYACTIV-D 2.2 110 kW (150 CV) 2WD Homura (2023)	Todoterreno	458	169	185	1544	5	510	4x4	D	43083	2,2	150	5,6	147
Mazda CX-5 SKYACTIV-D 2.2 110 kW (150 CV) 2WD Newground (2023)	Todoterreno	458	169	185	1544	5	510	4x4	D	41283	2,2	150	5,6	147
Mazda CX-5 SKYACTIV-D 2.2 135 kW (184 CV) AT 2WD Advantage (2023)	Todoterreno	458	169	185	1544	5	510	4x4	D	44083	2,2	184	6,1	160
Mazda CX-5 SKYACTIV-D 2.2 135 kW (184 CV) AT 2WD Center-Line Plus (2023)	Todoterreno	458	169	185	1544	5	510	4x4	D	42083	2,2	184	6,1	160
Mazda CX-5 SKYACTIV-D 2.2 135 kW (184 CV) AT 2WD Exclusive-Line (2023)	Todoterreno	458	169	185	1544	5	510	4x4	D	45183	2,2	184	6,1	160
Mazda CX-5 SKYACTIV-D 2.2 135 kW (184 CV) AT 2WD Homura (2023)	Todoterreno	458	169	185	1544	5	510	4x4	D	46983	2,2	184	6,1	160
Mazda CX-5 SKYACTIV-D 2.2 135 kW (184 CV) AT 2WD Newground (2023)	Todoterreno	458	169	185	1544	5	510	4x4	D	45183	2,2	184	6,1	160
Mazda CX-5 SKYACTIV-D 2.2 135 kW (184 CV) AT AWD Exclusive-Line (2023)	Todoterreno	458	169	185	1544	5	510	4x4	D	50533	2,2	184	6,6	173
Mazda CX-5 SKYACTIV-D 2.2 135 kW (184 CV) AT AWD Homura (2023)	Todoterreno	458	169	185	1544	5	510	4x4	D	49983	2,2	184	6,6	173
Mazda CX-5 SKYACTIV-D 2.2 135 kW (184 CV) AT AWD Homura Plus (2023)	Todoterreno	458	169	185	1544	5	510	4x4	D	50983	2,2	184	6,6	173
Mazda CX-5 SKYACTIV-D 2.2 135 kW (184 CV) AT AWD Newground (2023)	Todoterreno	458	169	185	1544	5	510	4x4	D	48183	2,2	184	6,6	173
Mazda CX-5 SKYACTIV-D 2.2 135 kW (184 CV) AT AWD Takumi (2023)	Todoterreno	458	169	185	1544	5	510	4x4	D	51733	2,2	184	6,6	173
Mazda Mazda6 Sedán 2.0 SKYACTIV-G 121 kW (165 CV) Aut. Center-Line (2023)	Turismo	487	145	184	1458	4	480	D	G	37586	2,0	165	7	159
Mazda Mazda6 Sedán 2.0 SKYACTIV-G 121 kW (165 CV) Aut. Exclusive-Line (2023)	Turismo	487	145	184	1458	4	480	D	G	41436	2,0	165	7	158
Mazda Mazda6 Sedán 2.0 SKYACTIV-G 121 kW (165 CV) Center-Line (2023)	Turismo	487	145	184	1458	4	480	D	G	35586	2,0	165	6,8	154
Mazda Mazda6 Sedán 2.0 SKYACTIV-G 121 kW (165 CV) Exclusive-Line (2023)	Turismo	487	145	184	1458	4	480	D	G	37186	2,0	165	6,7	152
Mazda Mazda6 Sedán 2.5 SKYACTIV-G 143 kW (194 CV) Aut. 20 Aniversario (2023)	Turismo	487	145	184	1458	4	480	D	G	47826	2,5	194	7,4	167
Mazda Mazda6 Sedán 2.5 SKYACTIV-G 143 kW (194 CV) Aut. Exclusive-Line (2023)	Turismo	487	145	184	1458	4	480	D	G	42686	2,5	194	7,4	167
Mazda Mazda6 Sedán 2.5 SKYACTIV-G 143 kW (194 CV) Aut. Homura (2022)	Turismo	487	145	184	1458	4	480	D	G	46706	2,5	194	7,4	167
Mazda Mazda6 Sedán 2.5 SKYACTIV-G 143 kW (194 CV) Aut. Takumi (2023)	Turismo	487	145	184	1458	4	480	D	G	46906	2,5	194	7,4	167
Mazda Mazda6 Wagon 2.0 SKYACTIV-G 121 kW (165 CV) Center-Line (2023)	Familiar	481	148	184	1474	5	522	4x4	G	36086	2,0	165	6,9	157
Mazda Mazda6 Wagon 2.0 SKYACTIV-G 121 kW (165 CV) Exclusive-Line (2023)	Familiar	481	148	184	1474	5	522	4x4	G	39936	2,0	165	6,8	155
Mazda Mazda6 Wagon 2.5 SKYACTIV-G 143 kW (194 CV) Aut. 20 Aniversario (2023)	Familiar	481	148	184	1474	5	522	4x4	G	48326	2,5	194	7,6	172
Mazda Mazda6 Wagon 2.5 SKYACTIV-G 143 kW (194 CV) Aut. Exclusive-Line (2023)	Familiar	481	148	184	1474	5	522	4x4	G	43186	2,5	194	7,6	172
Mazda Mazda6 Wagon 2.5 SKYACTIV-G 143 kW (194 CV) Aut. Homura (2022)	Familiar	481	148	184	1474	5	522	4x4	G	47206	2,5	194	7,6	172
Mazda Mazda6 Wagon 2.5 SKYACTIV-G 143 kW (194 CV) Aut. Takumi (2023)	Familiar	481	148	184	1474	5	522	4x4	G	47406	2,5	194	7,6	172
Mazda MX-5 RF 1.5 SKYACTIV-G 97 kW (132 CV) Exclusive-Line (2022)	Descapotable	392	123	174	1105	2	127	T	G	37550	1,5	132	6,3	142
Mazda MX-5 RF 1.5 SKYACTIV-G 97 kW (132 CV) Kazari (2022)	Descapotable	392	123	174	1105	2	127	T	G	38350	1,5	132	6,3	142
Mazda MX-5 RF 1.5 SKYACTIV-G 97 kW (132 CV) Prime-Line (2022)	Descapotable	392	123	174	1105	2	127	T	G	35050	1,5	132	6,3	142
Mazda MX-5 RF 2.0 SKYACTIV-G 135 kW (184 CV) Exclusive-Line (2022)	Descapotable	392	123	174	1105	2	127	T	G	40550	2,0	184	6,9	155
Mazda MX-5 RF 2.0 SKYACTIV-G 135 kW (184 CV) Homura (2022)	Descapotable	392	123	174	1105	2	127	T	G	44550	2,0	184	6,9	155
Mazda MX-5 RF 2.0 SKYACTIV-G 135 kW (184 CV) Kazari (2022)	Descapotable	392	123	174	1105	2	127	T	G	41350	2,0	184	6,9	155
Mazda MX-5 RF 2.0 SKYACTIV-G 135 kW (184 CV) Kazari 6AT (2022)	Descapotable	392	123	174	1105	2	127	T	G	44850	2,0	184	7,6	171
Mazda MX-5 Soft Top 1.5 SKYACTIV-G 97 kW (132 CV) Exclusive-Line (2022)	Descapotable	392	123	174	1061	2	130	T	G	35050	1,5	132	6,3	142
Mazda MX-5 Soft Top 1.5 SKYACTIV-G 97 kW (132 CV) Kazari (2022)	Descapotable	392	123	174	1061	2	130	T	G	35850	1,5	132	6,3	142
Mazda MX-5 Soft Top 1.5 SKYACTIV-G 97 kW (132 CV) Prime-Line (2022)	Descapotable	392	123	174	1061	2	130	T	G	32550	1,5	132	6,3	142
Mazda MX-5 Soft Top 2.0 SKYACTIV-G 135 kW (184 CV) Exclusive-Line (2022)	Descapotable	392	123	174	1061	2	130	T	G	38050	2,0	184	6,9	155
Mazda MX-5 Soft Top 2.0 SKYACTIV-G 135 kW (184 CV) Homura (2022)	Descapotable	392	123	174	1061	2	130	T	G	42050	2,0	184	6,9	155
Mazda MX-5 Soft Top 2.0 SKYACTIV-G 135 kW (184 CV) Kazari (2022)	Descapotable	392	123	174	1061	2	130	T	G	38850	2,0	184	6,9	155
Mercedes-Benz Mercedes-AMG GT 63 S 4MATIC+ 4 puertas Coupé	Turismo	505	145	187	2045	5	335	4x4	G	228443	4,0	639	13,1	296
Mercedes-Benz Mercedes-AMG GT 63 4MATIC+ Coupé	Coupe	473	135	198		3	0	4x4	G	216950	4,0	585	14,1	319

G GASOLINA **D** DIESEL **E** ELÉCTRICO **H** HÍBRIDO **P** HÍBRIDO ECHUFABLE **A** ALCOHOL/GASOLINA **N** GAS(GNC)/GASOLINA **L** GAS(GLP)/GASOLINA

ZONA DE CONSULTA

MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	CO_2
Mercedes-Benz Mercedes-AMG CLA 45 S 4MATIC+ Coupé	Turismo	469	140	183	1505	4	395	4x4	G	85365	2,0	421	8,7	202
Mercedes-Benz CLA 200 d Coupé (2023)	Turismo	469	140	183	1505	4	395	4x4	D	45564	2,0	150	4,9	129
Mercedes-Benz CLA 220 d Coupé (2023)	Turismo	469	140	183	1505	4	395	4x4	D	45894	2,0	190	5	130
Mercedes-Benz Mercedes-AMG CLA 45 S 4MATIC+ Shooting Brake	Familiar	469	141	183	1530	5	445	4x4	G	86787	2,0	421	9,1	206
Mercedes-Benz CLA 200 d Shooting Brake (2023)	Familiar	469	141	183	1530	5	445	4x4	D	46859	2,0	150	5	132
Mercedes-Benz CLA 220 d Shooting Brake (2023)	Familiar	469	141	183	1530	5	445	4x4	D	47215	2,0	190	5,1	134
Mercedes-Benz A 180 d (2022)	Turismo	442	141	180	1440	5	310	4x4	D	41862	2,0	116	5,1	133
Mercedes-Benz A 200 d (2022)	Turismo	442	141	180	1440	5	310	4x4	D	43437	2,0	150	4,9	129
Mercedes-Benz A 220 d (2022)	Turismo	442	141	180	1440	5	310	4x4	D	47805	2,0	190	5	131
Mercedes-Benz Mercedes-AMG A 45 S 4MATIC+	Turismo	442	141	180	1440	5	310	4x4	G	89212	2,0	421	9	205
Mercedes-Benz A 180 d Sedán (2022)	Turismo	455	141	180	1450	4	345	4x4	D	42827	2,0	116	5	131
Mercedes-Benz A 200 d Sedán (2022)	Turismo	455	141	180	1450	4	345	4x4	D	44402	2,0	150	4,9	128
Mercedes-Benz B 180 d (2022)	Monovolumen	442	156	180	1490	5	405	D	D	43894	2,0	116	5,2	137
Mercedes-Benz B 200 d (2022)	Monovolumen	442	156	180	1490	5	405	D	D	44376	2,0	150	5,1	134
Mercedes-Benz B 220 d (2022)	Monovolumen	442	156	180	1490	5	405	D	D	52327	2,0	190	5,2	135
Mercedes-Benz Mercedes-Maybach S 680 4MATIC	Turismo	547	151	192	2365	4	325	T	G	273373	6,0	612	13,4	304
Mercedes-Benz Mercedes-AMG GLA 45 S 4MATIC+	Todoterreno	441	159	183	1570	5	385	4x4	G	86500	2,0	421	9,5	216
Mercedes-Benz GLA 200 d (2023)	Todoterreno	441	159	183	1570	5	385	4x4	D	48053	2,0	150	5,3	140
Mercedes-Benz GLA 200 d 4MATIC (2023)	Todoterreno	441	159	183	1570	5	385	4x4	D	50618	2,0	150	5,6	147
Mercedes-Benz GLA 220 d 4MATIC (2023)	Todoterreno	441	159	183	1570	5	385	4x4	D	52015	2,0	190	5,7	148
Mercedes-Benz GLB 200 d (2023)	Todoterreno	463	167	-	1640	5	500	4x4	D	49831	2,0	150	5,6	146
Mercedes-Benz GLB 200 d 4MATIC (2023)	Todoterreno	463	167	-	1640	5	500	4x4	D	52371	2,0	150	5,8	152
Mercedes-Benz GLB 200 d 4MATIC 7 plazas (2023)	Todoterreno	463	167	-	1640	5	500	4x4	D	54018	2,0	150	5,9	154
Mercedes-Benz GLB 200 d 7 plazas (2023)	Todoterreno	463	167	-	1640	5	500	4x4	D	51478	2,0	150	5,6	148
Mercedes-Benz GLB 220 d 4MATIC (2023)	Todoterreno	463	167	-	1640	5	500	4x4	D	54581	2,0	190	5,8	153
Mercedes-Benz GLB 220 d 4MATIC 7 plazas (2023)	Todoterreno	463	167	-	1640	5	500	4x4	D	56228	2,0	190	5,9	156
Mercedes-Benz Mercedes-AMG SL 55 4MATIC+	Descapotable	470	136	192		2	0	T	G	190532	4,0	476	12,7	288
Mercedes-Benz Mercedes-AMG SL 63 4MATIC+	Descapotable	470	136	192		2	0	T	G	223338	4,0	585	12,9	292
MG HS Comfort 1.5 Turbo (2023)	Todoterreno	461	169	188	1544	5	448	D	G	27440	1,5	162	7,4	168
MG HS Comfort 1.5 Turbo Aut. (2023)	Todoterreno	461	169	188	1544	5	448	D	G	29440	1,5	162	7,7	174
MG HS Luxury 1.5 Turbo (2023)	Todoterreno	461	169	188	1544	5	448	D	G	30240	1,5	162	7,4	168
MG HS Luxury 1.5 Turbo Aut. (2023)	Todoterreno	461	169	188	1544	5	448	D	G	32240	1,5	162	7,7	174
MG ZS Comfort 1.5 VTI-tech (2021)	Todoterreno	432	165	181	1231	5	448	D	G	17890	1,5	106	6,6	149
MG ZS Luxury 1.0 T-GDI (2021)	Todoterreno	432	165	181	1231	5	448	D	G	21890	1,0	111	6,6	149
MG ZS Luxury 1.0 T-GDI Automático (2021)	Todoterreno	432	165	181	1231	5	448	D	G	23690	1,0	111	7,2	163
MG ZS Luxury 1.5 VTI-tech (2021)	Todoterreno	432	165	181	1231	5	448	D	G	19890	1,5	106	6,6	149
MINI Cooper C Classic (2024)	Turismo	386	143	174	1335	3	210	D	G	32384	1,5	156	5,9	133
MINI Cooper C Essential (2024)	Turismo	386	143	174	1335	3	210	D	G	29900	1,5	156	5,9	133
MINI Cooper C Favoured (2024)	Turismo	386	143	174	1335	3	210	D	G	35886	1,5	156	6	134
MINI Cooper C John Cooper Works (2024)	Turismo	386	143	174	1335	3	210	D	G	39160	1,5	156	6,2	139
MINI Cooper S Classic (2024)	Turismo	386	143	174	1335	3	210	D	G	36384	2,0	204	6,1	139
MINI Cooper S Essential (2024)	Turismo	386	143	174	1335	3	210	D	G	33900	2,0	204	6,1	138
MINI Cooper S Favoured (2024)	Turismo	386	143	174	1335	3	210	D	G	39886	2,0	204	6,2	140
MINI Cooper S John Cooper Works (2024)	Turismo	386	143	174	1335	3	210	D	G	43160	2,0	204	6,4	143
MINI Cooper 5 puertas Automático (2021)	Turismo	402	143	173	1305	5	278	D	G	29400	1,5	136	5,5	126
MINI Cooper S 5 puertas Automático (2021)	Turismo	402	143	173	1305	5	278	D	G	34150	2,0	178	5,9	134
MINI Cooper Cabrio Automático (2021)	Descapotable	386	142	173		2	215	D	G	32950	1,5	136	5,9	135
MINI Cooper S Cabrio Automático (2021)	Descapotable	386	142	173		2	215	D	G	38200	2,0	178	6,2	141
MINI John Cooper Works Cabrio Automático (2021)	Descapotable	386	142	173		2	215	D	G	49750	2,0	231	6,9	156
MINI Countryman John Cooper Works ALL4 (2023)	Todoterreno	444	164	184	1620	5	440	4x4	G	59600	2,0	300	7,8	177
Mitsubishi ASX 100T Motion (2023)	Todoterreno	423	157	180	1276	5	261	D	G	24490	1,0	90	5,8	131
Mitsubishi ASX 100T Spirit (2023)	Todoterreno	423	157	180	1276	5	261	D	G	23490	1,0	90	5,8	131
Mitsubishi Colt 100 MPI Motion (2023)	Turismo	405	144	180	1124	5	254	D	G	17790	1,0	67	5,2	118
Mitsubishi Colt 100T Kaiteki (2023)	Turismo	405	144	180	1124	5	254	D	G	20690	1,0	91	5,2	118
Mitsubishi Colt 100T Kaiteki+ (2023)	Turismo	405	144	180	1124	5	254	D	G	23990	1,0	91	5,2	118
Mitsubishi Colt 100T Motion (2023)	Turismo	405	144	180	1124	5	254	D	G	18990	1,0	91	5,1	116
Mitsubishi Space Star 120 MPI 52 kW (71 CV) CVT Kaiteki (2021)	Turismo	385	151	167	950	5	209	D	G	19500	1,2	71	5,5	125
Mitsubishi Space Star 120 MPI 52 kW (71 CV) Kaiteki (2021)	Turismo	385	151	167	950	5	209	D	G	17500	1,2	71	5,1	116
Mitsubishi Space Star 120 MPI 52 kW (71 CV) Motion (2021)	Turismo	385	151	167	950	5	209	D	G	16250	1,2	71	4,9	112
Morgan Plus Four Automátic (2020)	Descapotable	383	122	165	1190	2	0	T	G	99534	2,0	258	7	159
Morgan Plus Four Manual (2020)	Descapotable	383	122	165	1190	2	0	T	G	100853	2,0	258	7,3	165
Morgan Plus Six Automatic (2020)	Descapotable	383	122	165	1190	2	0	T	G	127500	3,0	340	7,9	180
Nissan Juke DIG-T 84 kW (114 CV) Acenta (2021)	Todoterreno	421	160	180	1182	5	354	D	G	25450	1,0	114	5,8	133
Nissan Juke DIG-T 84 kW (114 CV) DCT Acenta (2021)	Todoterreno	421	160	180	1182	5	354	D	G	27350	1,0	114	6	137
Nissan Juke DIG-T 84 kW (114 CV) DCT N-Connecta (2021)	Todoterreno	421	160	180	1182	5	354	D	G	28550	1,0	114	6	137

Lon: Longitud (cm) / **Alt:** Altura (cm) / **An:** Anchura (cm) / **PES:** Peso (Kg) / **PU:** Número de puertas / **Mal:** Maletero (l) / **Tra:** Tracción / **Comb:** Combustible **PVP:** Precio recomendado / **Cil:** Cilindrada (l)
Pot: Potencia (CV CEE) / **Con:** Consumo medio (l/100 km / kWh/100 km) / **CO_2:** Emisiones (g/km) **Nota:** Precios recomendados por el fabricante e la fecha de vigencia.

MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	CO_2
Nissan Juke DIG-T 84 kW (114 CV) DCT N-Design (2021)	Todoterreno	421	160	180	1182	5	354	D	G	29650	1,0	114	6,2	140
Nissan Juke DIG-T 84 kW (114 CV) DCT Tekna (2021)	Todoterreno	421	160	180	1182	5	354	D	G	31400	1,0	114	6,1	139
Nissan Juke DIG-T 84 kW (114 CV) N-Connecta (2021)	Todoterreno	421	160	180	1182	5	354	D	G	26650	1,0	114	5,8	133
Nissan Juke DIG-T 84 kW (114 CV) N-Design (2021)	Todoterreno	421	160	180	1182	5	354	D	G	27750	1,0	114	6	137
Nissan Juke DIG-T 84 kW (114 CV) Tekna (2021)	Todoterreno	421	160	180	1182	5	354	D	G	29500	1,0	114	5,9	134
Nissan Juke DIG-T 84 kW (114 CV) Acenta (2024)	Todoterreno	421	159	180	1274	5	354	D	G	25275	1,0	114	5,8	133
Nissan Juke DIG-T 84 kW (114 CV) DCT Acenta (2024)	Todoterreno	421	159	180	1274	5	354	D	G	27175	1,0	114	6	137
Nissan Juke DIG-T 84 kW (114 CV) DCT Ikon Edition (2024)	Todoterreno	421	159	180	1274	5	354	D	G	31375	1,0	114	6,2	140
Nissan Juke DIG-T 84 kW (114 CV) DCT N-Connecta (2024)	Todoterreno	421	159	180	1274	5	354	D	G	28875	1,0	114	6	137
Nissan Juke DIG-T 84 kW (114 CV) DCT N-Design (2024)	Todoterreno	421	159	180	1274	5	354	D	G	29975	1,0	114	6,2	140
Nissan Juke DIG-T 84 kW (114 CV) DCT Tekna (2024)	Todoterreno	421	159	180	1274	5	354	D	G	31225	1,0	114	6,2	140
Nissan Juke DIG-T 84 kW (114 CV) Ikon Edition (2024)	Todoterreno	421	159	180	1274	5	354	D	G	29475	1,0	114	5,9	134
Nissan Juke DIG-T 84 kW (114 CV) N-Connecta (2024)	Todoterreno	421	159	180	1274	5	354	D	G	26975	1,0	114	5,8	133
Nissan Juke DIG-T 84 kW (114 CV) N-Design (2024)	Todoterreno	421	159	180	1274	5	354	D	G	28075	1,0	114	5,9	134
Nissan Juke DIG-T 84 kW (114 CV) Tekna (2024)	Todoterreno	421	159	180	1274	5	354	D	G	29325	1,0	114	5,9	134
Omoda 5 1.6 TGDI 7DCT Comfort (2024)	Todoterreno	440	159	183		5	360	D	G	27900	1,6	186	7,5	170
Omoda 5 1.6 TGDI 7DCT Premium (2024)	Todoterreno	440	159	183		5	360	D	G	29900	1,6	186	7,5	170
Opel Astra Edition 1.2 Turbo 81 kW (110 CV) (2021)	Turismo	437	144	186	1332	5	352	D	G	27000	1,2	110	5,4	123
Opel Astra GS 1.2 Turbo 96 kW (130 CV) (2021)	Turismo	437	144	186	1332	5	352	D	G	31050	1,2	131	5,5	125
Opel Astra GS 1.5 Diesel 96 kW (130 CV) AT8 (2021)	Turismo	437	144	186	1332	5	352	D	D	34600	1,5	131	4,9	129
Opel Astra Tech Edition 1.2 Turbo 81 kW (110 CV) (2024)	Turismo	437	144	186	1332	5	352	D	G	28620	1,2	110	5,5	125
Opel Astra Sports Tourer Edition 1.2 Turbo 81 kW (110 CV) (2023)	Familiar	464	144	186	1376	5	516	D	G	28200	1,2	110	5,5	125
Opel Astra Sports Tourer GS 1.2 Turbo 96 kW (130 CV) (2023)	Familiar	464	144	186	1376	5	516	D	G	32250	1,2	131	5,7	129
Opel Astra Sports Tourer GS 1.5 Diesel 96 kW (130 CV) AT8 (2023)	Familiar	464	144	186	1376	5	516	D	D	35800	1,5	131	5	132
Opel Corsa 1.2 55 kW (75 CV) Edition (2023)	Turismo	406	143	177	1110	5	267	D	G	19400	1,2	75	5,4	120
Opel Corsa 1.2 Turbo 74 kW (100 CV) Edition (2023)	Turismo	406	143	177	1110	5	267	D	G	20800	1,2	101	5,2	116
Opel Corsa 1.2 Turbo 74 kW (100 CV) GS (2023)	Turismo	406	143	177	1110	5	267	D	G	22700	1,2	101	5,2	117
Opel Crossland Edition 1.2 Turbo 81 kW (110 CV) (2020)	Monovolumen	422	161	177	1245	5	410	D	G	24576	1,2	110	5,8	130
Opel Crossland Edition 1.5 Diesel 81 kW (110 CV) (2021)	Monovolumen	422	161	177	1245	5	410	D	D	25173	1,5	110	4,8	126
Opel Crossland Elegance 1.2 Turbo 96 kW (130 CV) Aut. (2022)	Monovolumen	422	161	177	1245	5	410	D	G	28551	1,2	131	6,3	141
Opel Crossland Elegance 1.5 Diesel 81 kW (110 CV) (2022)	Monovolumen	422	161	177	1245	5	410	D	D	28141	1,5	110	4,9	127
Opel Crossland GS 1.2 Turbo 81 kW (110 CV) (2022)	Monovolumen	422	161	177	1245	5	410	D	G	26634	1,2	110	5,9	133
Opel Crossland GS 1.2 Turbo 96 kW (130 CV) Aut. (2022)	Monovolumen	422	161	177	1245	5	410	D	G	27893	1,2	131	6,3	143
Opel Crossland GS 1.5 Diesel 81 kW (110 CV) (2022)	Monovolumen	422	161	177	1245	5	410	D	D	27232	1,5	110	4,9	128
Opel Grandland GS 1.2T 130 CV (2023)	Todoterreno	448	161	186	1431	5	390	4x4	G	33400	1,2	131	6,1	138
Opel Grandland GS 1.5 Diesel 130 CV Aut. (2023)	Todoterreno	448	161	186	1431	5	390	4x4	D	37100	1,5	131	5,4	142
Opel Mokka 1.2 Turbo 100 kW (136 CV) GS (2024)	Todoterreno	415	153	179	1270	5	310	D	G	29850	1,2	136	5,6	127
Opel Mokka 1.2 Turbo 100 kW (136 CV) Ultimate (2024)	Todoterreno	415	153	179	1270	5	310	D	G	33850	1,2	136	5,7	128
Opel Mokka 1.2 Turbo 74 kW (100 CV) Edition (2020)	Todoterreno	415	153	179	1270	5	310	D	G	27350	1,2	101	5,7	128
Opel Mokka 1.2 Turbo 74 kW (100 CV) GS (2024)	Todoterreno	415	153	179	1270	5	310	D	G	28850	1,2	101	5,7	128
Opel Mokka 1.2 Turbo 96 kW (130 CV) AT8 GS (2021)	Todoterreno	415	153	179	1270	5	310	D	G	31550	1,2	131	6	136
Opel Mokka 1.2 Turbo 96 kW (130 CV) AT8 Ultimate (2021)	Todoterreno	415	153	179	1270	5	310	D	G	35550	1,2	131	6,1	137
Peugeot 2008 Active Puretech 100 (2023)	Todoterreno	430	155	178	1263	5	434	D	G	26990	1,2	102	5,6	126
Peugeot 2008 Allure Puretech 100 (2023)	Todoterreno	430	155	178	1263	5	434	D	G	28640	1,2	102	5,6	126
Peugeot 2008 Allure PureTech 130 EAT8 (2023)	Todoterreno	430	155	178	1263	5	434	D	G	31090	1,2	131	6,1	137
Peugeot 2008 GT PureTech 130 EAT8 (2023)	Todoterreno	430	155	178	1263	5	434	D	G	33190	1,2	131	6,1	137
Peugeot 208 Active PureTech 100 (2024)	Turismo	406	143	175	1108	5	265	D	G	21450	1,2	101	5	113
Peugeot 208 Active PureTech 75 (2023)	Turismo	406	143	175	1108	5	265	D	G	20250	1,2	75	5,4	120
Peugeot 208 Allure PureTech 100 (2023)	Turismo	406	143	175	1108	5	265	D	G	23050	1,2	101	5,1	114
Peugeot 208 GT PureTech 100 (2023)	Turismo	406	143	175	1108	5	265	D	G	25350	1,2	101	5,2	116
Peugeot 308 5p Active BlueHDi 130 EAT8 (2023)	Turismo	437	144	185	1333	5	0	D	D	32450	1,5	131	4,9	128
Peugeot 308 5p Active Puretech 130 (2023)	Turismo	437	144	185	1333	5	0	D	G	28300	1,2	131	5,5	124
Peugeot 308 5p Active Puretech 130 EAT8 (2023)	Turismo	437	144	185	1333	5	0	D	G	30000	1,2	131	5,6	126
Peugeot 308 5p Allure BlueHDi 130 EAT8 (2021)	Turismo	437	144	185	1333	5	0	D	D	34600	1,5	131	5	130
Peugeot 308 5p Allure Puretech 130 (2021)	Turismo	437	144	185	1333	5	0	D	G	30450	1,2	131	5,6	127
Peugeot 308 5p Allure Puretech 130 EAT8 (2021)	Turismo	437	144	185	1333	5	0	D	G	32150	1,2	131	5,7	129
Peugeot 308 5p GT BlueHDi 130 EAT8 (2021)	Turismo	437	144	185	1333	5	0	D	D	37000	1,5	131	5	131
Peugeot 308 5p GT Puretech 130 EAT8 (2021)	Turismo	437	144	185	1333	5	0	D	G	34550	1,2	131	5,8	130
Peugeot 308 5p Style Puretech 130 (2023)	Turismo	437	144	185	1333	5	0	D	G	28400	1,2	131	5,5	124
Peugeot 308 5p Style Puretech 130 EAT8 (2023)	Turismo	437	144	185	1333	5	0	D	G	30100	1,2	131	5,6	126
Peugeot 308 SW Active BlueHDi 130 EAT8 (2023)	Familiar	464	144	185	1385	5	548	D	D	33350	1,5	131	4,9	129
Peugeot 308 SW Active Puretech 130 (2023)	Familiar	464	144	185	1385	5	548	D	G	29200	1,2	131	5,6	127
Peugeot 308 SW Active Puretech 130 EAT8 (2023)	Familiar	464	144	185	1385	5	548	D	G	30900	1,2	131	5,7	128
Peugeot 308 SW Allure BlueHDi 130 EAT8 (2021)	Familiar	464	144	185	1385	5	548	D	D	35500	1,5	131	5	131
Peugeot 308 SW Allure Puretech 130 (2021)	Familiar	464	144	185	1385	5	548	D	G	31350	1,2	131	5,7	128

G GASOLINA **D** DIESEL **E** ELÉCTRICO **H** HÍBRIDO **P** HÍBRIDO ECHUFABLE **A** ALCOHOL/GASOLINA **N** GAS(GNC)/GASOLINA **L** GAS(GLP)/GASOLINA

ZONA DE CONSULTA

MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	CO_2
Peugeot 308 SW Allure Puretech 130 EAT8 (2021)	Familiar	464	144	185	1385	5	548	D	G	33050	1,2	131	5,8	131
Peugeot 308 SW GT BlueHDi 130 EAT8 (2021)	Familiar	464	144	185	1385	5	548	D	D	37900	1,5	131	5	132
Peugeot 308 SW GT Puretech 130 EAT8 (2021)	Familiar	464	144	185	1385	5	548	D	G	35450	1,2	131	5,8	131
Peugeot 308 SW Style Puretech 130 (2023)	Familiar	464	144	185	1385	5	548	D	G	29300	1,2	131	5,6	127
Peugeot 308 SW Style Puretech 130 EAT8 (2023)	Familiar	464	144	185	1385	5	548	D	G	31000	1,2	131	5,7	128
Peugeot 408 Allure PureTech 130 EAT8 (2022)	Turismo	469	148	185	1468	5	471	D	G	35800	1,2	131	6	136
Peugeot 408 GT PureTech 130 EAT8 (2022)	Turismo	469	148	185	1468	5	471	D	G	39650	1,2	131	6	136
Peugeot 5008 Active Pack BlueHDi 130 EAT8 (2020)	Todoterreno	464	165	184	1504	5	780	D	D	41190	1,5	131	5,6	146
Peugeot 5008 Active Pack PureTech 130 (2020)	Todoterreno	464	165	184	1504	5	780	D	G	37290	1,2	131	6,2	141
Peugeot 5008 Allure Pack BlueHDi 130 EAT8 (2020)	Todoterreno	464	165	184	1504	5	780	D	D	44090	1,5	131	5,6	146
Peugeot 5008 Allure Pack PureTech 130 (2020)	Todoterreno	464	165	184	1504	5	780	D	G	40190	1,2	131	6,3	142
Peugeot 5008 GT BlueHDi 130 EAT8 (2020)	Todoterreno	464	165	184	1504	5	780	D	D	46320	1,5	131	5,6	147
Peugeot 5008 GT PureTech 130 (2020)	Todoterreno	464	165	184	1504	5	780	D	G	42420	1,2	131	6,3	142
Peugeot 508 Allure BlueHDi 130 EAT8 (2023)	Turismo	475	140	186	1501	5	487	4x4	D	44260	1,5	131	5	131
Peugeot 508 Allure PureTech 130 EAT8 (2023)	Turismo	475	140	186	1501	5	487	4x4	G	42110	1,2	131	5,9	133
Peugeot 508 GT BlueHDi 130 EAT8 (2023)	Turismo	475	140	186	1501	5	487	4x4	D	46510	1,5	131	5	132
Peugeot 508 GT PureTech 130 EAT8 (2023)	Turismo	475	140	186	1501	5	487	4x4	G	44360	1,2	131	5,9	134
Peugeot 508 SW Allure BlueHDi 130 EAT8 (2023)	Familiar	478	142	186	1530	5	530	4x4	D	45460	1,5	131	5,2	135
Peugeot 508 SW Allure PureTech 130 EAT8 (2023)	Familiar	478	142	186	1530	5	530	4x4	G	43310	1,2	131	6,1	137
Peugeot 508 SW GT BlueHDi 130 EAT8 (2023)	Familiar	478	142	186	1530	5	530	4x4	D	47710	1,5	131	5,2	137
Peugeot 508 SW GT PureTech 130 EAT8 (2023)	Familiar	478	142	186	1530	5	530	4x4	G	45560	1,2	131	6,1	138
Porsche 718 Boxster (2020)	Descapotable	438	126	180	1410	2	120	T	G	77063	2,0	299	9,4	212
Porsche 718 Boxster GTS 4.0 (2020)	Descapotable	438	126	180	1410	2	120	T	G	107857	4,0	400	10,9	247
Porsche 718 Boxster GTS 4.0 PDK (2020)	Descapotable	438	126	180	1410	2	120	T	G	111570	4,0	400	10,1	230
Porsche 718 Boxster PDK (2020)	Descapotable	438	126	180	1410	2	120	T	G	80287	2,0	299	8,9	201
Porsche 718 Boxster S (2020)	Descapotable	438	126	180	1410	2	120	T	G	91887	2,5	349	10,1	229
Porsche 718 Boxster S PDK (2020)	Descapotable	438	126	180	1410	2	120	T	G	95111	2,5	349	9,6	218
Porsche 718 Boxster Style Edition (2022)	Descapotable	438	126	180	1410	2	120	T	G	86446	2,0	299	9,5	214
Porsche 718 Boxster Style Edition PDK (2022)	Descapotable	438	126	180	1410	2	120	T	G	89670	2,0	299	9	203
Porsche 718 Cayman (2020)	Coupe	438	127	180	1410	3	125	T	G	74755	2,0	299	9,3	212
Porsche 718 Cayman GT4 RS (2021)	Coupe	438	127	180	1410	3	125	T	G	180709	4,0	500	13,2	299
Porsche 718 Cayman GTS 4.0 (2020)	Coupe	438	127	180	1410	3	125	T	G	105549	4,0	400	10,9	247
Porsche 718 Cayman GTS 4.0 PDK (2020)	Coupe	438	127	180	1410	3	125	T	G	109262	4,0	400	10,1	230
Porsche 718 Cayman PDK (2020)	Coupe	438	127	180	1410	3	125	T	G	77979	2,0	299	8,8	201
Porsche 718 Cayman S (2020)	Coupe	438	127	180	1410	3	125	T	G	89580	2,5	349	10	228
Porsche 718 Cayman S PDK (2020)	Coupe	438	127	180	1410	3	125	T	G	92804	2,5	349	9,6	217
Porsche 718 Cayman Style Edition (2022)	Coupe	438	127	180	1410	3	125	T	G	84138	2,0	299	9,4	213
Porsche 718 Cayman Style Edition PDK (2020)	Coupe	438	127	180	1410	3	125	T	G	87362	2,0	299	8,9	202
Porsche 718 Spyder RS (2023)	Descapotable	442	125	180	1485	2	150	T	G	180709	4,0	500	13	294
Porsche 911 Carrera Cabriolet (2024)	Descapotable	454	-	185	1675	2	145	4x4	G	165360	3,0	394	10,3	234
Porsche 911 Carrera 4 Cabriolet (2020)	Descapotable	452	130	185	1625	2	145	4x4	G	166489	3,0	385	10,4	237
Porsche 911 Carrera 4S Cabriolet (2020)	Descapotable	452	130	185	1625	2	145	4x4	G	184136	3,0	450	10,4	235
Porsche 911 Carrera 4S Cabriolet PDK (2020)	Descapotable	452	130	185	1625	2	145	4x4	G	184136	3,0	450	10,7	242
Porsche 911 Carrera S Cabriolet (2020)	Descapotable	452	130	185	1625	2	145	4x4	G	175177	3,0	450	10,3	233
Porsche 911 Carrera S Cabriolet PDK (2020)	Descapotable	452	130	185	1625	2	145	4x4	G	175177	3,0	450	10,6	241
Porsche 911 Turbo Cabriolet (2020)	Descapotable	452	130	185	1625	2	145	4x4	G	261867	3,7	581	12,1	275
Porsche 911 Turbo S Cabriolet (2020)	Descapotable	452	130	185	1625	2	145	4x4	G	299058	3,7	650	12,1	275
Porsche 911 Carrera 4 Coupé PDK (2020)	Coupe	452	128	185	1455	2	0	4x4	G	150199	3,0	385	10,3	234
Porsche 911 Carrera 4S Coupé (2020)	Coupe	452	128	185	1455	2	0	4x4	G	167846	3,0	450	10,2	231
Porsche 911 Carrera 4S Coupé PDK (2020)	Coupe	452	128	185	1455	2	0	4x4	G	167846	3,0	450	10,5	239
Porsche 911 Carrera S Coupé (2020)	Coupe	452	128	185	1455	2	0	4x4	G	158887	3,0	450	10,1	229
Porsche 911 Carrera S Coupé PDK (2020)	Coupe	452	128	185	1455	2	0	4x4	G	158887	3,0	450	10,5	238
Porsche 911 Carrera T (2022)	Coupe	452	128	185	1455	2	0	4x4	G	153350	3,0	385	10,3	234
Porsche 911 Carrera T PDK (2022)	Coupe	452	128	185	1455	2	0	4x4	G	153350	3,0	385	10,3	233
Porsche 911 GT3 (2021)	Coupe	452	128	185	1455	2	0	4x4	G	222712	4,0	510	12,9	293
Porsche 911 GT3 PDK (2021)	Coupe	452	128	185	1455	2	0	4x4	G	222712	4,0	510	13	294
Porsche 911 GT3 RS (2022)	Coupe	452	128	185	1455	2	0	4x4	G	285841	4,0	525	13,4	305
Porsche 911 S/T (2023)	Coupe	452	128	185	1455	2	0	4x4	G	349225	4,0	525	13,8	313
Porsche 911 Turbo Coupé (2020)	Coupe	452	128	185	1455	2	0	4x4	G	246392	3,7	581	12	271
Porsche 911 Turbo S Coupé (2020)	Coupe	452	128	185	1455	2	0	4x4	G	283582	3,7	650	12	271
Porsche 911 Carrera Coupé (2024)	Coupe	454	-	185	1595	2	135	4x4	G	149302	3,0	394	10,1	229
Porsche 911 Dakar (2022)	Todoterreno	453	134	186	1680	2	132	4x4	G	256042	3,0	480	11,3	256
Porsche 911 Targa 4 PDK (2020)	Descapotable	452	-	185	1715	2	125	4x4	G	166489	3,0	385	10,5	238
Porsche 911 Targa 4S (2020)	Descapotable	452	-	185	1715	2	125	4x4	G	184136	3,0	450	10,4	236
Porsche 911 Targa 4S PDK (2020)	Descapotable	452	-	185	1715	2	125	4x4	G	184136	3,0	450	10,7	243
Porsche Cayenne Coupé (2023)	Todoterreno	493	165	198	2160	5	434	4x4	G	112733	3,0	354	10,9	247

Lon: Longitud (cm) / **Alt:** Altura (cm) / **An:** Anchura (cm) / **PES:** Peso (Kg) / **PU:** Número de puertas / **Mal:** Maletero (l) / **Tra:** Tracción / **Comb:** Combustible **PVP:** Precio recomendado / **Cil:** Cilindrada (l)
Pot: Potencia (CV CEE) / **Con:** Consumo medio (l/100 km / kWh/100 km) / **CO_2:** Emisiones (g/km) **Nota:** Precios recomendados por el fabricante e la fecha de vigencia.

MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	CO_2
Porsche Cayenne GTS Coupé (2024)	Todoterreno	493	165	198	2160	5	434	4x4	G	164056	4,0	500	12,6	287
Porsche Cayenne S Coupé (2023)	Todoterreno	493	165	198	2160	5	434	4x4	G	136124	4,0	475	12,5	284
Porsche Cayenne (2023)	Todoterreno	493	167	198	2130	5	621	4x4	G	108619	3,0	354	10,8	246
Porsche Cayenne GTS (2024)	Todoterreno	493	167	198	2130	5	621	4x4	G	160459	4,0	500	12,6	286
Porsche Cayenne S (2023)	Todoterreno	493	167	198	2130	5	621	4x4	G	130800	4,0	475	12,4	282
Porsche Macan (2021)	Todoterreno	473	160	192	1920	5	458	4x4	G	79693	2,0	265	10,1	228
Porsche Macan GTS (2021)	Todoterreno	473	160	192	1920	5	458	4x4	G	112272	2,9	441	11,3	255
Porsche Macan S (2021)	Todoterreno	473	160	192	1920	5	458	4x4	G	93313	2,9	381	11,1	251
Porsche Macan T (2022)	Todoterreno	473	160	192	1920	5	458	4x4	G	85411	2,0	265	10,1	229
Porsche Panamera (2023)	Turismo	505	142	194	1960	5	421	4x4	G	125102	2,9	354	9,6	218
Porsche Panamera 4 (2023)	Turismo	505	142	194	1960	5	421	4x4	G	129836	2,9	354	10,1	229
Renault Captur evolution TCe 90 (2024)	Todoterreno	424	158	180	1275	5	326	D	G	21690	1,0	91	5,9	133
Renault Captur techno TCe 90 (2024)	Todoterreno	424	158	180	1275	5	326	D	G	23990	1,0	91	5,9	132
Renault Clio esprit Alpine TCe 90 (67 kW) (2023)	Turismo	405	144	180	1157	5	254	D	G	22290	1,0	91	5,3	119
Renault Clio evolution dCi 100 (74 kW) (2023)	Turismo	405	144	180	1157	5	254	D	D	21590	1,5	101	4,1	108
Renault Clio evolution TCe 90 (67 kW) (2023)	Turismo	405	144	180	1157	5	254	D	G	17290	1,0	91	5,2	118
Renault Clio techno TCe 90 (67 kW) (2023)	Turismo	405	144	180	1157	5	254	D	G	20290	1,0	91	5,2	118
SEAT Arona 1.0 TSI 85 kW (115 CV) DSG FR (2024)	Todoterreno	414	155	178	1213	5	400	D	G	30620	1,0	116	5,6	128
SEAT Arona 1.0 TSI 85 kW (115 CV) DSG Style (2024)	Todoterreno	414	155	178	1213	5	400	D	G	27190	1,0	116	5,5	127
SEAT Arona 1.0 TSI 85 kW (115 CV) DSG Style Special Edition (2024)	Todoterreno	414	155	178	1213	5	400	D	G	26690	1,0	116	5,5	127
SEAT Arona 1.0 TSI 85 kW (115 CV) DSG X-Perience (2024)	Todoterreno	414	155	178	1213	5	400	D	G	29790	1,0	116	5,6	128
SEAT Arona 1.0 TSI 85 kW (115 CV) DSG X-Perience Special Edition (2024)	Todoterreno	414	155	178	1213	5	400	D	G	28790	1,0	116	5,6	128
SEAT Arona 1.0 TSI 85 kW (115 CV) FR (2024)	Todoterreno	414	155	178	1213	5	400	D	G	27810	1,0	116	5,4	123
SEAT Arona 1.0 TSI 85 kW (115 CV) Style (2024)	Todoterreno	414	155	178	1213	5	400	D	G	24640	1,0	116	5,3	123
SEAT Arona 1.0 TSI 85 kW (115 CV) Style Special Edition (2024)	Todoterreno	414	155	178	1213	5	400	D	G	24140	1,0	116	5,3	123
SEAT Arona 1.0 TSI 85 kW (115 CV) X-Perience (2024)	Todoterreno	414	155	178	1213	5	400	D	G	26750	1,0	116	5,4	123
SEAT Arona 1.0 TSI 85 kW (115 CV) X-Perience Special Edition (2024)	Todoterreno	414	155	178	1213	5	400	D	G	25750	1,0	116	5,4	123
SEAT Arona 1.5 EcoTSI 110 kW (150 CV) DSG FR (2021)	Todoterreno	414	155	178	1213	5	400	D	G	32160	1,5	150	5,6	129
SEAT Arona 1.5 EcoTSI 110 kW (150 CV) DSG Special Edition (2023)	Todoterreno	414	155	178	1213	5	400	D	G	31150	1,5	150	5,7	130
SEAT Arona 1.5 EcoTSI 110 kW (150 CV) DSG X-Perience Special Edition (2024)	Todoterreno	414	155	178	1213	5	400	D	G	30040	1,5	150	5,6	128
SEAT Ateca 1.0 TSI 85 KW (115 CV) Style (2024)	Todoterreno	438	162	184	1345	5	510	D	G	32880	1,0	116	6	137
SEAT Ateca 1.0 TSI 85 KW (115 CV) Style Special Edition (2024)	Todoterreno	438	162	184	1345	5	510	D	G	31370	1,0	116	6	137
SEAT Ateca 1.5 EcoTSI 110 KW (150 CV) DSG-7 FR Special Edition (2023)	Todoterreno	438	162	184	1345	5	510	D	G	39903	1,5	150	6,6	150
SEAT Ateca 1.5 EcoTSI 110 KW (150 CV) DSG-7 Style (2021)	Todoterreno	438	162	184	1345	5	510	D	G	37500	1,5	150	6,3	144
SEAT Ateca 1.5 EcoTSI 110 KW (150 CV) DSG-7 X-Perience (2021)	Todoterreno	438	162	184	1345	5	510	D	G	39710	1,5	150	6,6	151
SEAT Ateca 1.5 EcoTSI 110 KW (150 CV) FR Special Edition (2023)	Todoterreno	438	162	184	1345	5	510	D	G	37283	1,5	150	6,6	149
SEAT Ateca 1.5 EcoTSI 110 KW (150 CV) Style (2021)	Todoterreno	438	162	184	1345	5	510	D	G	34910	1,5	150	6,2	142
SEAT Ateca 1.5 EcoTSI 110 KW (150 CV) X-Perience (2021)	Todoterreno	438	162	184	1345	5	510	D	G	37100	1,5	150	6,6	150
SEAT Ateca 2.0 TDI 110 KW (150 CV) DSG-7 Style (2021)	Todoterreno	438	162	184	1345	5	510	D	D	41140	2,0	150	5	134
SEAT Ateca 2.0 TDI 110 KW (150 CV) DSG-7 X-Perience (2021)	Todoterreno	438	162	184	1345	5	510	D	D	43210	2,0	150	5,3	140
SEAT Ibiza 1.0 TSI 70 kW (95 CV) Reference (2024)	Turismo	406	144	178	1144	5	355	D	G	18630	1,0	95	5,1	118
SEAT Ibiza 1.0 TSI 70 kW (95 CV) Style (2024)	Turismo	406	144	178	1144	5	355	D	G	20480	1,0	95	5,1	117
SEAT Ibiza 1.0 TSI 85 kW (115 CV) DSG FR (2024)	Turismo	406	144	178	1144	5	355	D	G	27130	1,0	116	5,5	125
SEAT Ibiza 1.0 TSI 85 kW (115 CV) DSG FR 40 Aniversario (2024)	Turismo	406	144	178	1144	5	355	D	G	27733	1,0	116	5,5	126
SEAT Ibiza 1.0 TSI 85 kW (115 CV) DSG Special Edition (2024)	Turismo	406	144	178	1144	5	355	D	G	26020	1,0	116	5,3	121
SEAT Ibiza 1.0 TSI 85 kW (115 CV) FR (2024)	Turismo	406	144	178	1144	5	355	D	G	24110	1,0	116	5,1	116
SEAT Ibiza 1.0 TSI 85 kW (115 CV) FR 40 Aniversario (2024)	Turismo	406	144	178	1144	5	355	D	G	24380	1,0	116	5,1	116
SEAT Ibiza 1.0 TSI 85 kW (115 CV) Special Edition (2024)	Turismo	406	144	178	1144	5	355	D	G	23040	1,0	116	5,1	117
SEAT Ibiza 1.0 TSI 85 kW (115 CV) Style (2024)	Turismo	406	144	178	1144	5	355	D	G	22120	1,0	116	5,1	117
SEAT Ibiza 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG FR (2021)	Turismo	406	144	178	1144	5	355	D	G	29370	1,5	150	5,6	128
SEAT Ibiza 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG FR 40 Aniversario (2024)	Turismo	406	144	178	1144	5	355	D	G	29973	1,5	150	5,7	129
SEAT León 1.5 TSI 110 KW (150 CV) FR Special Edition (2024)	Turismo	437	144	180	1268	5	270	D	G	30780	1,5	150	5,8	132
SEAT León 1.5 TSI 110 KW (150 CV) Style Special Edition (2024)	Turismo	437	144	180	1268	5	270	D	G	29120	1,5	150	5,7	129
SEAT Leon 1.5 TSI 85 kW (115 CV) FR 25º Aniversario (2024)	Turismo	437	144	180	1268	5	270	D	G	29530	1,5	116	5,8	132
SEAT Leon 1.5 TSI 85 kW (115 CV) Style (2024)	Turismo	437	144	180	1268	5	270	D	G	27880	1,5	116	5,7	128
SEAT Leon 1.5 TSI 85 kW (115 CV) Style 25º Aniversario (2024)	Turismo	437	144	180	1268	5	270	D	G	27180	1,5	116	5,7	129
SEAT León 2.0 TDI 110 KW (150 CV) DSG FR (2024)	Turismo	437	144	180	1268	5	270	D	D	36440	2,0	150	4,9	127
SEAT León 2.0 TDI 110 KW (150 CV) DSG Style (2024)	Turismo	437	144	180	1268	5	270	D	D	34560	2,0	150	4,7	123
SEAT León Sportstourer 1.5 TSI 110 KW (150 CV) FR Special Edition (2024)	Familiar	464	144	180	1352	5	470	D	G	32200	1,5	150	5,9	133
SEAT León Sportstourer 1.5 TSI 110 KW (150 CV) Style Special Edition (2024)	Familiar	464	144	180	1352	5	470	D	G	30580	1,5	150	5,8	130
SEAT Leon Sportstourer 1.5 TSI 85 kW (115 CV) FR 25º Aniversario (2024)	Familiar	464	144	180	1352	5	470	D	G	30950	1,5	116	5,9	133
SEAT Leon Sportstourer 1.5 TSI 85 kW (115 CV) Style (2024)	Familiar	464	144	180	1352	5	470	D	G	29340	1,5	116	5,7	130
SEAT Leon Sportstourer 1.5 TSI 85 kW (115 CV) Style 25º Aniversario (2024)	Familiar	464	144	180	1352	5	470	D	G	28640	1,5	116	5,8	130
SEAT León Sportstourer 2.0 TDI 110 KW (150 CV) DSG FR (2024)	Familiar	464	144	180	1352	5	470	D	D	37760	2,0	150	4,9	128
SEAT Leon Sportstourer 2.0 TDI 110 KW (150 CV) DSG Style (2024)	Familiar	464	144	180	1352	5	470	D	D	36030	2,0	150	4,8	125
SEAT Tarraco 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG-7 FR Edition (2023)	Todoterreno	474	166	184	1576	5	700	4x4	G	45910	1,5	150	7,3	159

G GASOLINA **D** DIESEL **E** ELÉCTRICO **H** HÍBRIDO **P** HÍBRIDO ECHUFABLE **A** ALCOHOL/GASOLINA **N** GAS(GNC)/GASOLINA **L** GAS(GLP)/GASOLINA

ZONA DE CONSULTA

MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	CO_2
SEAT Tarraco 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG-7 FR Edition 7 plazas (2023)	Todoterreno	474	166	184	1576	5	700	4x4	G	46790	1,5	150	7	161
SEAT Tarraco 1.5 TSI 110 kW (150 CV) Style Edition (2023)	Todoterreno	474	166	184	1576	5	700	4x4	G	38960	1,5	150	6,6	150
SEAT Tarraco 1.5 TSI 110 kW (150 CV) Style Edition 7 plazas (2023)	Todoterreno	474	166	184	1576	5	700	4x4	G	39840	1,5	150	6,7	152
SEAT Tarraco 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG-7 FR Edition (2023)	Todoterreno	474	166	184	1576	5	700	4x4	D	47910	2,0	150	5,5	145
SEAT Tarraco 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG-7 FR Edition 7 plazas (2023)	Todoterreno	474	166	184	1576	5	700	4x4	D	48790	2,0	150	5,5	146
SEAT Tarraco 2.0 TDI 110 kW (150 CV) Style Edition (2023)	Todoterreno	474	166	184	1576	5	700	4x4	D	40960	2,0	150	5,3	141
SEAT Tarraco 2.0 TDI 110 kW (150 CV) Style Edition 7 plazas (2023)	Todoterreno	474	166	184	1576	5	700	4x4	D	41840	2,0	150	5,4	142
Skoda Fabia 1.0 MPI 80 CV Essence (2023)	Turismo	411	146	178	1122	5	380	D	G	20350	1,0	80	5,2	117
Skoda Fabia 1.0 MPI 80 CV Selection (2023)	Turismo	411	146	178	1122	5	380	D	G	21350	1,0	80	5,1	116
Skoda Fabia 1.0 TSI 116 CV Design (2024)	Turismo	411	146	178	1122	5	380	D	G	24150	1,0	116	5	114
Skoda Fabia 1.0 TSI 116 CV DSG Design (2024)	Turismo	411	146	178	1122	5	380	D	G	25650	1,0	116	5,4	123
Skoda Fabia 1.0 TSI 116 CV DSG Monte Carlo (2024)	Turismo	411	146	178	1122	5	380	D	G	26950	1,0	116	5,3	121
Skoda Fabia 1.0 TSI 116 CV DSG Selection (2024)	Turismo	411	146	178	1122	5	380	D	G	24350	1,0	116	5,6	127
Skoda Fabia 1.0 TSI 116 CV Monte Carlo (2024)	Turismo	411	146	178	1122	5	380	D	G	25450	1,0	116	5,1	116
Skoda Fabia 1.0 TSI 116 CV Selection (2024)	Turismo	411	146	178	1122	5	380	D	G	22850	1,0	116	5,1	116
Skoda Fabia 1.0 TSI 95 CV Design (2023)	Turismo	411	146	178	1122	5	380	D	G	23550	1,0	95	5,2	118
Skoda Fabia 1.0 TSI 95 CV Essence (2023)	Turismo	411	146	178	1122	5	380	D	G	21250	1,0	95	5,1	117
Skoda Fabia 1.0 TSI 95 CV Selection (2023)	Turismo	411	146	178	1122	5	380	D	G	22250	1,0	95	5,1	117
Skoda Fabia 1.5 TSI 150 CV DSG Design (2023)	Turismo	411	146	178	1122	5	380	D	G	27450	1,5	150	5,4	122
Skoda Fabia 1.5 TSI 150 CV DSG Monte Carlo (2022)	Turismo	411	146	178	1122	5	380	D	G	28750	1,5	150	5,5	125
Skoda Fabia 1.5 TSI 150 CV DSG Selection (2023)	Turismo	411	146	178	1122	5	380	D	G	26150	1,5	150	5,5	124
Skoda Kamiq Design 1.0 TSI 70 kW (95 CV) (2023)	Todoterreno	424	153	179	1223	5	400	D	G	28700	1,0	95	5,5	124
Skoda Kamiq Design 1.0 TSI 85 kW (115 CV) (2023)	Todoterreno	424	153	179	1223	5	400	D	G	29700	1,0	116	5,4	123
Skoda Kamiq Design 1.0 TSI 85 kW (115 CV) DSG (2023)	Todoterreno	424	153	179	1223	5	400	D	G	31500	1,0	116	5,6	127
Skoda Kamiq Design 1.5 TSI 110 kW (150 CV) (2023)	Todoterreno	424	153	179	1223	5	400	D	G	30700	1,5	150	5,7	129
Skoda Kamiq Design 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG (2023)	Todoterreno	424	153	179	1223	5	400	D	G	32500	1,5	150	5,7	130
Skoda Kamiq Essence 1.0 TSI 70 kW (95 CV) (2023)	Todoterreno	424	153	179	1223	5	400	D	G	26200	1,0	95	5,5	124
Skoda Kamiq Essence 1.0 TSI 85 kW (115 CV) (2023)	Todoterreno	424	153	179	1223	5	400	D	G	27200	1,0	116	5,4	122
Skoda Kamiq Monte Carlo 1.0 TSI 85 kW (115 CV) DSG (2023)	Todoterreno	424	153	179	1223	5	400	D	G	32700	1,0	116	5,6	127
Skoda Kamiq Monte Carlo 1.5 TSI 110 kW (150 CV) (2023)	Todoterreno	424	153	179	1223	5	400	D	G	31900	1,5	150	5,7	129
Skoda Kamiq Monte Carlo 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG (2023)	Todoterreno	424	153	179	1223	5	400	D	G	33700	1,5	150	5,7	130
Skoda Kamiq Selection 1.0 TSI 70 kW (95 CV) (2023)	Todoterreno	424	153	179	1223	5	400	D	G	27700	1,0	95	5,4	123
Skoda Kamiq Selection 1.0 TSI 85 kW (115 CV) (2023)	Todoterreno	424	153	179	1223	5	400	D	G	28700	1,0	116	5,4	122
Skoda Kamiq Selection 1.0 TSI 85 kW (115 CV) DSG (2023)	Todoterreno	424	153	179	1223	5	400	D	G	30500	1,0	116	5,6	126
Skoda Kamiq Selection 1.5 TSI 110 kW (150 CV) (2023)	Todoterreno	424	153	179	1223	5	400	D	G	29700	1,5	150	5,7	129
Skoda Kamiq Selection 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG (2023)	Todoterreno	424	153	179	1223	5	400	D	G	31500	1,5	150	5,7	129
Skoda Karoq Design 1.5 TSI 110 kW (150 CV) (2023)	Todoterreno	439	160	184	1355	5	521	D	G	37000	1,5	150	6,2	139
Skoda Karoq Design 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG (2023)	Todoterreno	439	160	184	1355	5	521	D	G	39005	1,5	150	6,2	140
Skoda Karoq Design 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG 4x4 (2023)	Todoterreno	439	160	184	1355	5	521	D	D	44900	2,0	150	5,7	151
Skoda Karoq Design 2.0 TDI 85 kW (116 CV) (2023)	Todoterreno	439	160	184	1355	5	521	D	D	37000	2,0	116	4,8	126
Skoda Karoq Selection 1.0 TSI 81 kW (110 CV) (2023)	Todoterreno	439	160	184	1355	5	521	D	G	32600	1,0	110	5,8	132
Skoda Karoq Selection 1.5 TSI 110 kW (150 CV) (2023)	Todoterreno	439	160	184	1355	5	521	D	G	34995	1,5	150	6,1	138
Skoda Karoq Selection 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG (2023)	Todoterreno	439	160	184	1355	5	521	D	G	37005	1,5	150	6,2	139
Skoda Karoq Selection 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG 4x4 (2023)	Todoterreno	439	160	184	1355	5	521	D	D	42905	2,0	150	5,5	146
Skoda Karoq Selection 2.0 TDI 85 kW (116 CV) (2023)	Todoterreno	439	160	184	1355	5	521	D	D	35005	2,0	116	4,7	124
Skoda Karoq Sportline 1.5 TSI 110 kW (150 CV) (2022)	Todoterreno	439	160	184	1355	5	521	D	G	38995	1,5	150	6,1	138
Skoda Karoq Sportline 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG (2022)	Todoterreno	439	160	184	1355	5	521	D	G	41000	1,5	150	6,2	139
Skoda Karoq Sportline 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG 4x4 (2022)	Todoterreno	439	160	184	1355	5	521	D	D	46905	2,0	150	5,7	150
Skoda Karoq Sportline 2.0 TDI 85 kW (116 CV) (2023)	Todoterreno	439	160	184	1355	5	521	D	D	39005	2,0	116	4,8	125
Skoda Karoq Sportline 2.0 TSI 140 kW (190 CV) DSG 4x4 (2022)	Todoterreno	439	160	184	1355	5	521	D	G	46905	2,0	190	7,7	175
Skoda Kodiaq Design 2.0 TDI 150 CV DSG (2024)	Todoterreno	476	166	186	1661	5	0	4x4	D	50400	2,0	150	6,2	142
Skoda Kodiaq Design 2.0 TDI 150 CV DSG 7 asientos (2024)	Todoterreno	476	166	186	1661	5	0	4x4	D	51525	2,0	150	6,4	145
Skoda Kodiaq Design 2.0 TDI 193 CV DSG 4x4 (2024)	Todoterreno	476	166	186	1661	5	0	4x4	D	53450	2,0	193	6,3	165
Skoda Kodiaq Design 2.0 TDI 193 CV DSG 4x4 7 asientos (2024)	Todoterreno	476	166	186	1661	5	0	4x4	D	54575	2,0	193	6,4	169
Skoda Kodiaq Selection 2.0 TDI 150 CV DSG (2024)	Todoterreno	476	166	186	1661	5	0	4x4	D	47400	2,0	150	6	136
Skoda Kodiaq Selection 2.0 TDI 150 CV DSG 7 asientos (2024)	Todoterreno	476	166	186	1661	5	0	4x4	D	48525	2,0	150	6,1	139
Skoda Kodiaq Selection 2.0 TDI 193 CV DSG 4x4 (2024)	Todoterreno	476	166	186	1661	5	0	4x4	D	50450	2,0	193	6	158
Skoda Kodiaq Selection 2.0 TDI 193 CV DSG 4x4 7 asientos (2024)	Todoterreno	476	166	186	1661	5	0	4x4	D	51575	2,0	193	6,2	162
Skoda Octavia Design 2.0 TDI 116 CV (2024)	Turismo	470	147	183	1385	5	600	D	D	34400	2,0	116	4,3	112
Skoda Octavia Design 2.0 TDI 150 CV DSG (2024)	Turismo	470	147	183	1385	5	600	D	D	36900	2,0	150	4,5	117
Skoda Octavia Selection 2.0 TDI 116 CV (2024)	Turismo	470	147	183	1385	5	600	D	D	33400	2,0	116	4,3	112
Skoda Octavia Selection 2.0 TDI 150 CV DSG (2024)	Turismo	470	147	183	1385	5	600	D	D	35900	2,0	150	4,5	117
Skoda Octavia Sportline 2.0 TDI 150 CV DSG (2024)	Turismo	470	147	183	1385	5	600	D	D	38900	2,0	150	4,5	118
Skoda Octavia Combi Design 2.0 TDI 116 CV (2024)	Familiar	470	147	183	1401	5	640	D	D	35200	2,0	116	4,4	115
Skoda Octavia Combi Design 2.0 TDI 150 CV DSG (2024)	Familiar	470	147	183	1401	5	640	D	D	37700	2,0	150	4,6	120
Skoda Octavia Combi Selection 2.0 TDI 116 CV (2024)	Familiar	470	147	183	1401	5	640	D	D	34200	2,0	116	4,4	115

Lon: Longitud (cm) / **Alt:** Altura (cm) / **An:** Anchura (cm) / **PES:** Peso (Kg) / **PU:** Número de puertas / **Mal:** Maletero (l) / **Tra:** Tracción / **Comb:** Combustible **PVP:** Precio recomendado / **Cil:** Cilindrada (l)
Pot: Potencia (CV CEE) / **Con:** Consumo medio (l/100 km / kWh/100 km) / **CO_2:** Emisiones (g/km) **Nota:** Precios recomendados por el fabricante e la fecha de vigencia.

MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	CO_2
Skoda Octavia Combi Selection 2.0 TDI 150 CV DSG (2024)	Familiar	470	147	183	1401	5	640	D	D	36700	2,0	150	4,6	120
Skoda Octavia Combi Sportline 2.0 TDI 150 CV DSG (2024)	Familiar	470	147	183	1401	5	640	D	D	39700	2,0	150	4,6	120
Skoda Scala Design 1.0 TSI 70 kW (95 CV) (2024)	Turismo	436	147	179	1199	5	467	D	G	29000	1,0	95	5,1	116
Skoda Scala Design 1.0 TSI 85 kW (115 CV) (2023)	Turismo	436	147	179	1199	5	467	D	G	30000	1,0	116	5,2	117
Skoda Scala Design 1.0 TSI 85 kW (115 CV) DSG (2023)	Turismo	436	147	179	1199	5	467	D	G	31800	1,0	116	5,4	121
Skoda Scala Design 1.5 TSI 110 kW (150 CV) (2023)	Turismo	436	147	179	1199	5	467	D	G	31000	1,5	150	5,4	123
Skoda Scala Design 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG (2023)	Turismo	436	147	179	1199	5	467	D	G	32800	1,5	150	5,5	123
Skoda Scala Essence 1.0 TSI 70 kW (95 CV) (2023)	Turismo	436	147	179	1199	5	467	D	G	25500	1,0	95	5,1	116
Skoda Scala Essence 1.0 TSI 85 kW (115 CV) (2024)	Turismo	436	147	179	1199	5	467	D	G	26500	1,0	116	5,2	117
Skoda Scala Monte Carlo 1.0 TSI 85 kW (115 CV) DSG (2023)	Turismo	436	147	179	1199	5	467	D	G	33000	1,0	116	5,5	125
Skoda Scala Monte Carlo 1.5 TSI 110 kW (150 CV) (2023)	Turismo	436	147	179	1199	5	467	D	G	32200	1,5	150	5,6	127
Skoda Scala Monte Carlo 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG (2023)	Turismo	436	147	179	1199	5	467	D	G	34000	1,5	150	5,6	126
Skoda Scala Selection 1.0 TSI 70 kW (95 CV) (2023)	Turismo	436	147	179	1199	5	467	D	G	27000	1,0	95	5,1	115
Skoda Scala Selection 1.0 TSI 85 kW (115 CV) (2023)	Turismo	436	147	179	1199	5	467	D	G	28000	1,0	116	5,2	116
Skoda Scala Selection 1.0 TSI 85 kW (115 CV) DSG (2023)	Turismo	436	147	179	1199	5	467	D	G	30800	1,0	116	5,3	121
Skoda Scala Selection 1.5 TSI 110 kW (150 CV) (2023)	Turismo	436	147	179	1199	5	467	D	G	30000	1,5	150	5,4	122
Skoda Scala Selection 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG (2023)	Turismo	436	147	179	1199	5	467	D	G	31800	1,5	150	5,4	122
Skoda Superb Essence 2.0 TDI 150 CV DSG (2024)	Turismo	491	148	185	1559	5	645	4x4	D	44900	2,0	150	4,9	128
Skoda Superb Essence 2.0 TDI 193 CV DSG 4x4 (2024)	Turismo	491	148	185	1559	5	645	4x4	D	48400	2,0	193	5,7	149
Skoda Superb L&K 2.0 TDI 150 CV DSG (2024)	Turismo	491	148	185	1559	5	645	4x4	D	53900	2,0	150	5,1	135
Skoda Superb L&K 2.0 TDI 193 CV DSG 4x4 (2024)	Turismo	491	148	185	1559	5	645	4x4	D	57400	2,0	193	5,9	155
Skoda Superb Selection 2.0 TDI 150 CV DSG (2024)	Turismo	491	148	185	1559	5	645	4x4	D	48400	2,0	150	4,9	129
Skoda Superb Selection 2.0 TDI 193 CV DSG 4x4 (2024)	Turismo	491	148	185	1559	5	645	4x4	D	51900	2,0	193	5,7	149
Skoda Superb Combi Essence 2.0 TDI 150 CV DSG (2024)	Familiar	490	148	185	1575	5	510	4x4	D	45700	2,0	150	4,9	130
Skoda Superb Combi Essence 2.0 TDI 193 CV DSG 4x4 (2024)	Familiar	490	148	185	1575	5	510	4x4	D	49200	2,0	193	5,7	150
Skoda Superb Combi L&K 2.0 TDI 150 CV DSG (2023)	Familiar	490	148	185	1575	5	510	4x4	D	54700	2,0	150	5,2	137
Skoda Superb Combi L&K 2.0 TDI 193 CV DSG 4x4 (2024)	Familiar	490	148	185	1575	5	510	4x4	D	58200	2,0	193	6	157
Skoda Superb Combi Selection 2.0 TDI 150 CV DSG (2023)	Familiar	490	148	185	1575	5	510	4x4	D	49200	2,0	150	5	131
Skoda Superb Combi Selection 2.0 TDI 193 CV DSG 4x4 (2024)	Familiar	490	148	185	1575	5	510	4x4	D	52700	2,0	193	5,8	151
SsangYong Korando G15T 4x2 Limited 109 kW (149 CV) (2021)	Todoterreno	445	162	187	1480	5	423	4x4	G	32500	1,5	148	7,6	174
SsangYong Korando G15T 4x2 Line 109 kW (149 CV) (2021)	Todoterreno	445	162	187	1480	5	423	4x4	G	25600	1,5	148	7,4	170
SsangYong Korando G15T 4x2 Urban Plus 109 kW (149 CV) (2022)	Todoterreno	445	162	187	1480	5	423	4x4	G	29000	1,5	148	7,6	174
SsangYong Korando G15T 4x2 Urban Plus 120 kW (163 CV) Auto. (2022)	Todoterreno	445	162	187	1480	5	423	4x4	G	31200	1,5	163	7,9	182
SsangYong Korando G15T 4x4 Limited 120 kW (163 CV) Auto. (2021)	Todoterreno	445	162	187	1480	5	423	4x4	G	36400	1,5	163	8,6	197
SsangYong Rexton Limited D22 DTR 4x4 Aut. 7 plazas (2022)	Todoterreno	485	183	196	2180	5	641	4x4	D	55000	2,2	202	7,7	203
SsangYong Rexton Premium D22 DTR 4x4 Aut. 7 plazas (2022)	Todoterreno	485	183	196	2180	5	641	4x4	D	48000	2,2	202	7,7	203
SsangYong Rexton Pro D22 DTR 4x4 Aut. 7 plazas (2022)	Todoterreno	485	183	196	2180	5	641	4x4	D	43400	2,2	202	7,7	203
SsangYong Tivoli G15T 135 CV Line (2024)	Todoterreno	423	161	181	1375	5	427	D	G	17900	1,5	135	7	159
SsangYong Tivoli G15T 135 CV Urban Plus (2024)	Todoterreno	423	161	181	1375	5	427	D	G	19900	1,5	135	7	159
SsangYong Tivoli G15T 163 CV AT Limited (2024)	Todoterreno	423	161	181	1375	5	427	D	G	25700	1,5	163	7,7	175
SsangYong Tivoli G15T 163 CV AT Urban Plus (2024)	Todoterreno	423	161	181	1375	5	427	D	G	21900	1,5	163	7,7	175
SsangYong Tivoli G15T 163 CV Limited (2024)	Todoterreno	423	161	181	1375	5	427	D	G	23700	1,5	163	7	161
SsangYong Tivoli Grand G15T 163 CV AT Limited (2024)	Todoterreno	448	166	181	1405	5	574	D	G	27200	1,5	163	7,8	175
SsangYong Tivoli Grand G15T 163 CV AT Urban Plus (2024)	Todoterreno	448	166	181	1405	5	574	D	G	23900	1,5	163	7,8	175
SsangYong Tivoli Grand G15T 163 CV Limited (2024)	Todoterreno	448	166	181	1405	5	574	D	G	25200	1,5	163	7,2	163
SsangYong Tivoli Grand G15T 163 CV Urban Plus (2024)	Todoterreno	448	166	181	1405	5	574	D	G	22400	1,5	163	7,2	163
SsangYong Torres G15T 4x2 Life (2023)	Todoterreno	470	172	189	1573	5	463	4x4	G	36500	1,5	163	7,9	181
SsangYong Torres G15T 4x2 Life AT (2023)	Todoterreno	470	172	189	1573	5	463	4x4	G	39000	1,5	163	8,5	194
SsangYong Torres G15T 4x2 Trend (2023)	Todoterreno	470	172	189	1573	5	463	4x4	G	34000	1,5	163	7,9	181
SsangYong Torres G15T 4x4 Adventure AT (2023)	Todoterreno	470	172	189	1573	5	463	4x4	G	43500	1,5	163	9,1	207
Subaru Outback 2.5i Lineartronic Touring (2021)	Familiar	487	168	188	1716	5	522	4x4	G	45300	2,5	169	8,6	193
Subaru Outback 2.5i Lineartronic Trek (2021)	Familiar	487	168	188	1716	5	522	4x4	G	39900	2,5	169	8,6	193
Toyota Aygo X Cross Chic (2022)	Todoterreno	370	153	174	1015	5	231	D	G	20700	1,0	72	4,8	110
Toyota Aygo X Cross Chic S-CVT (2022)	Todoterreno	370	153	174	1015	5	231	D	G	22200	1,0	72	5	113
Toyota Aygo X Cross Like (2022)	Todoterreno	370	153	174	1015	5	231	D	G	19200	1,0	72	4,9	110
Toyota Aygo X Cross Like S-CVT (2022)	Todoterreno	370	153	174	1015	5	231	D	G	20700	1,0	72	5,2	113
Toyota Aygo X Cross Play (2022)	Todoterreno	370	153	174	1015	5	231	D	G	18200	1,0	72	4,8	109
Toyota Aygo X Cross Play S-CVT (2022)	Todoterreno	370	153	174	1015	5	231	D	G	19700	1,0	72	5	113
Toyota Land Cruiser VX (2024)	Todoterreno	492	187	198		5	621	4x4	D	76450	2,8	204		
Toyota GR Supra 2.0 Turbo 190 kW (258 CV) A/T Pure + Touring Pack (2022)	Coupe	438	129	185	1395	2	290	T	G	64800	2,0	258	7,1	161
Toyota GR Supra 3.0 Turbo 250 kW (340 CV) M/T Limited Edition (2022)	Coupe	438	129	185	1395	2	290	T	G	80050	3,0	340	8,8	198
Toyota GR Supra 3.0 Turbo 250 kW (340 CV) M/T Performance (2022)	Coupe	438	129	185	1395	2	290	T	G	77050	3,0	340	8,8	198
Toyota GR Yaris RZ (2020)	Turismo	400	146	181	1325	3	174	4x4	G	38250	1,6	261	8,2	186
Toyota Yaris 5p 125 S-Edition (2020)	Turismo	394	150	175	1110	5	270	D	G	22300	1,5	125	5	118
Volkswagen Golf GTI 2.0 TSI 180 kW (245 CV) DSG (2020)	Turismo	428	145	179		5	273	4x4	G	51150	2,0	245	7	160
Volkswagen Golf GTI Clubsport 2.0 TSI 221 kW (300 CV) DSG (2020)	Turismo	428	145	179		5	273	4x4	G	53760	2,0	300	7,4	168

G GASOLINA **D** DIESEL **E** ELÉCTRICO **H** HÍBRIDO **P** HÍBRIDO ECHUFABLE **A** ALCOHOL/GASOLINA **N** GAS(GNC)/GASOLINA **L** GAS(GLP)/GASOLINA

ZONA DE CONSULTA

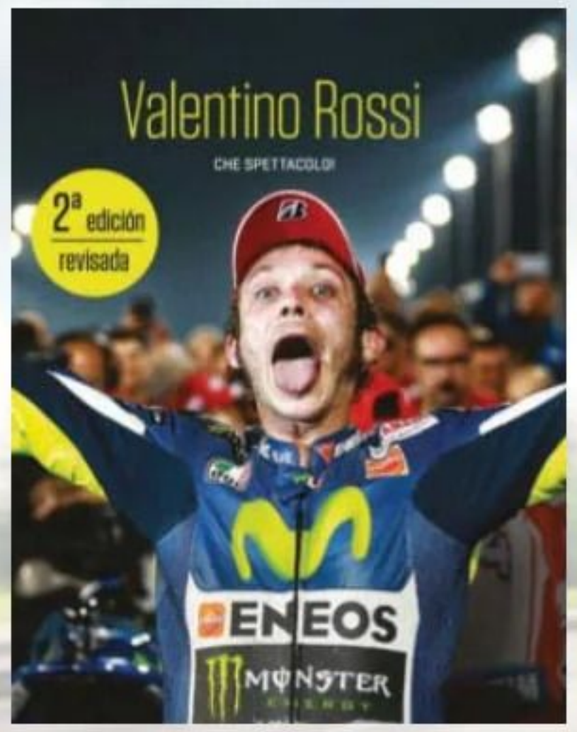
MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	CO_2
Volkswagen Golf Life 1.0 TSI 81 kW (110 CV) (2020)	Turismo	428	145	179		5	273	4x4	G	32385	1,0	110	5,4	122
Volkswagen Golf Life 1.5 TSI 96 kW (130 CV) (2020)	Turismo	428	145	179		5	273	4x4	G	33365	1,5	131	5,4	121
Volkswagen Golf Life 2.0 TDI 85 kW (115 CV) (2022)	Turismo	428	145	179		5	273	4x4	D	34740	2,0	116	4,2	110
Volkswagen Golf Life 2.0 TDI 85 kW (115 CV) DSG 7 vel. (2021)	Turismo	428	145	179		5	273	4x4	D	36290	2,0	116	4,5	117
Volkswagen Golf R 2.0 TSI 235 kW (320 CV) DSG 7 vel. 4Motion (2020)	Turismo	428	145	179		5	273	4x4	G	59450	2,0	320	7,9	178
Volkswagen Golf R 20 Aniversario 2.0 TSI 245 kW (333 CV) DSG 7 vel. 4Motion (2022)	Turismo	428	145	179		5	273	4x4	G	71885	2,0	333	8,1	182
Volkswagen Golf R-Line 1.5 TSI 110 kW (150 CV) (2020)	Turismo	428	145	179		5	273	4x4	G	38445	1,5	150	5,7	130
Volkswagen Golf R-Line 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG 7 vel. (2020)	Turismo	428	145	179		5	273	4x4	D	44055	2,0	150	4,6	119
Volkswagen Golf 1.5 TSI 85 kW (115 CV) (2024)	Turismo	428	147	179	1304	5	273	D	G	27845	1,5	116	5,4	122
Volkswagen Golf 2.0 TDI 85 kW (115 CV) (2024)	Turismo	428	147	179	1304	5	273	D	D	29700	2,0	116	4,3	114
Volkswagen Golf 50 Aniversario 1.5 TSI 110 kW (150 CV) (2024)	Turismo	428	147	179	1304	5	273	D	G	35785	1,5	150	5,6	128
Volkswagen Golf 50 Aniversario 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG (2024)	Turismo	428	147	179	1304	5	273	D	D	37415	2,0	150	4,7	123
Volkswagen Golf 50 Aniversario 2.0 TDI 85 kW (115 CV) (2024)	Turismo	428	147	179	1304	5	273	D	D	35630	2,0	116	4,5	117
Volkswagen Golf Life 1.5 TSI 85 kW (115 CV) (2024)	Turismo	428	147	179	1304	5	273	D	G	30355	1,5	116	5,4	123
Volkswagen Golf Life 2.0 TDI 85 kW (115 CV) (2024)	Turismo	428	147	179	1304	5	273	D	D	32370	2,0	116	4,3	114
Volkswagen Golf Más 1.5 TSI 85 kW (115 CV) (2024)	Turismo	428	147	179	1304	5	273	D	G	31165	1,5	116	5,5	126
Volkswagen Golf Más 2.0 TDI 85 kW (115 CV) (2024)	Turismo	428	147	179	1304	5	273	D	D	33210	2,0	116	4,5	117
Volkswagen Golf R-Line 1.5 TSI 110 kW (150 CV) (2024)	Turismo	428	147	179	1304	5	273	D	G	37750	1,5	150	5,6	127
Volkswagen Golf R-Line 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG (2024)	Turismo	428	147	179	1304	5	273	D	D	39315	2,0	150	4,7	123
Volkswagen Golf Variant Life 1.0 TSI 81 kW (110 CV) (2020)	Familiar	463	146	179	1319	5	611	4x4	G	33505	1,0	110	5,5	124
Volkswagen Golf Variant Life 1.5 TSI 96 kW (130 CV) (2020)	Familiar	463	146	179	1319	5	611	4x4	G	34500	1,5	131	5,4	123
Volkswagen Golf Variant Life 2.0 TDI 85 kW (115 CV) (2022)	Familiar	463	146	179	1319	5	611	4x4	D	35810	2,0	116	4,3	112
Volkswagen Golf Variant Life 2.0 TDI 85 kW (115 CV) DSG 7 vel. (2021)	Familiar	463	146	179	1319	5	611	4x4	D	37805	2,0	116	4,5	119
Volkswagen Golf Variant R 2.0 TSI 235 kW (320 CV) DSG 7 vel. 4Motion (2021)	Familiar	463	146	179	1319	5	611	4x4	G	60425	2,0	320	8	180
Volkswagen Golf Variant R-Line 1.5 TSI 110 kW (150 CV) (2020)	Familiar	463	146	179	1319	5	611	4x4	G	39490	1,5	150	5,8	132
Volkswagen Golf Variant R-Line 1.5 TSI 96 kW (130 CV) (2020)	Familiar	463	146	179	1319	5	611	4x4	G	38500	1,5	131	5,6	127
Volkswagen Golf Variant R-Line 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG 7 vel. (2020)	Familiar	463	146	179	1319	5	611	4x4	D	45100	2,0	150	4,7	123
Volkswagen Golf Variant 1.5 TSI 85 kW (115 CV) (2024)	Familiar	463	149	179	1369	5	611	D	G	29130	1,5	116	5,5	124
Volkswagen Golf Variant 2.0 TDI 85 kW (115 CV) (2024)	Familiar	463	149	179	1369	5	611	D	D	29980	2,0	116	4,4	115
Volkswagen Golf Variant Life 1.5 TSI 85 kW (115 CV) (2024)	Familiar	463	149	179	1369	5	611	D	G	31610	1,5	116	5,5	125
Volkswagen Golf Variant Life 2.0 TDI 85 kW (115 CV) (2024)	Familiar	463	149	179	1369	5	611	D	D	33610	2,0	116	4,4	115
Volkswagen Golf Variant R-Line 1.5 TSI 110 kW (150 CV) (2024)	Familiar	463	149	179	1369	5	611	D	G	38685	1,5	150	5,7	129
Volkswagen Golf Variant R-Line 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG (2024)	Familiar	463	149	179	1369	5	611	D	D	41160	2,0	150	4,8	127
Volkswagen Golf Variant Style 1.5 TSI 110 kW (150 CV) (2024)	Familiar	463	149	179	1369	5	611	D	G	36360	1,5	150	5,6	128
Volkswagen Golf Variant Style 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG (2024)	Familiar	463	149	179	1369	5	611	D	D	38670	2,0	150	4,8	126
Volkswagen Golf Variant Style 2.0 TDI 85 kW (115 CV) (2024)	Familiar	463	149	179	1369	5	611	D	D	36210	2,0	116	4,5	118
Volkswagen Passat Variant 2.0 TDI 122 CV DSG (2024)	Familiar	492	152	185	1572	5	510	4x4	D	44785	2,0	122	4,9	129
Volkswagen Passat Variant Business 2.0 TDI 122 CV DSG (2024)	Familiar	492	152	185	1572	5	510	4x4	D	47780	2,0	122	5	131
Volkswagen Passat Variant Business 2.0 TDI 150 CV DSG (2023)	Familiar	492	152	185	1572	5	510	4x4	D	48860	2,0	150	5	131
Volkswagen Passat Variant R-Line 2.0 TDI 150 CV DSG (2023)	Familiar	492	152	185	1572	5	510	4x4	D	52965	2,0	150	5,2	136
Volkswagen Passat Variant R-Line 2.0 TDI 4Motion 193 CV DSG (2024)	Familiar	492	152	185	1572	5	510	4x4	D	57435	2,0	193	5,8	153
Volkswagen Polo GTI "25 Aniversario" 2.0 TSI 152 kW (207 CV) DSG (2024)	Turismo	407	143	175	1244	5	351	D	G	38230	2,0	207	6,7	153
Volkswagen Polo GTI 2.0 TSI 152 kW (207 CV) DSG (2022)	Turismo	407	143	175	1244	5	351	D	G	35995	2,0	207	6,5	149
Volkswagen Polo Life 1.0 TSI 70 kW (95 CV) (2021)	Turismo	407	143	175	1244	5	351	D	G	24665	1,0	95	5,2	118
Volkswagen Polo Life 1.0 TSI 70 kW (95 CV) DSG 7 vel. (2021)	Turismo	407	143	175	1244	5	351	D	G	27790	1,0	95	5,4	122
Volkswagen Polo Más 1.0 TSI 70 kW (95 CV) (2024)	Turismo	407	143	175	1244	5	351	D	G	24865	1,0	95	5,2	119
Volkswagen Polo Más 1.0 TSI 70 kW (95 CV) DSG 7 vel. (2024)	Turismo	407	143	175	1244	5	351	D	G	27990	1,0	95	5,4	123
Volkswagen Polo R-Line 1.0 TSI 70 kW (95 CV) (2021)	Turismo	407	143	175	1244	5	351	D	G	26160	1,0	95	5,2	119
Volkswagen Polo R-Line 1.0 TSI 85 kW (115 CV) DSG 7 vel. (2024)	Turismo	407	143	175	1244	5	351	D	G	30335	1,0	116	5,4	123
Volkswagen T-Cross 1.0 TSI 95 CV (2023)	Todoterreno	413	157	176	1254	5	385	D	G	23970	1,0	95	5,6	127
Volkswagen T-Cross Life 1.0 TSI 115 CV (2023)	Todoterreno	413	157	176	1254	5	385	D	G	26840	1,0	116	5,6	127
Volkswagen T-Cross Life 1.0 TSI 115 CV DSG (2023)	Todoterreno	413	157	176	1254	5	385	D	G	28235	1,0	116	5,8	132
Volkswagen T-Cross Life 1.0 TSI 95 CV (2023)	Todoterreno	413	157	176	1254	5	385	D	G	26060	1,0	95	5,7	128
Volkswagen T-Cross Más 1.0 TSI 115 CV (2024)	Todoterreno	413	157	176	1254	5	385	D	G	27035	1,0	116	5,7	129
Volkswagen T-Cross Más 1.0 TSI 115 CV DSG (2024)	Todoterreno	413	157	176	1254	5	385	D	G	28440	1,0	116	5,8	133
Volkswagen T-Cross Más 1.0 TSI 95 CV (2024)	Todoterreno	413	157	176	1254	5	385	D	G	26255	1,0	95	5,7	129
Volkswagen T-Cross R-Line 1.0 TSI 115 CV (2023)	Todoterreno	413	157	176	1254	5	385	D	G	30335	1,0	116	5,6	127
Volkswagen T-Cross R-Line 1.0 TSI 115 CV DSG (2023)	Todoterreno	413	157	176	1254	5	385	D	G	31740	1,0	116	5,8	132
Volkswagen T-Cross R-Line 1.5 TSI 150 CV DSG (2023)	Todoterreno	413	157	176	1254	5	385	D	G	33840	1,5	150	5,9	134
Volkswagen T-Roc Cabrio Matt 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG (2024)	Todoterreno	427	153	181	1502	2	284	D	G	53895	1,5	150	6,6	150
Volkswagen T-Roc Cabrio R-Line 1.5 TSI 110 kW (150 CV) (2022)	Todoterreno	427	153	181	1502	2	284	D	G	47135	1,5	150	6,6	150
Volkswagen T-Roc Cabrio R-Line 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG (2022)	Todoterreno	427	153	181	1502	2	284	D	G	48815	1,5	150	6,6	150
Volkswagen T-Roc Cabrio Style 1.0 TSI 85 kW (115 CV) (2024)	Todoterreno	427	153	181	1502	2	284	D	G	38350	1,0	116	6,1	138
Volkswagen T-Roc Cabrio Style 1.5 TSI 110 kW (150 CV) (2022)	Todoterreno	427	153	181	1502	2	284	D	G	41410	1,5	150	6,3	142
Volkswagen T-Roc Cabrio Style 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG (2022)	Todoterreno	427	153	181	1502	2	284	D	G	42885	1,5	150	6,3	143
Volkswagen T-Roc 1.0 TSI 85 kW (115 CV) (2024)	Todoterreno	424	157	182	1304	5	392	4x4	G	29475	1,0	116	5,7	129

Lon: Longitud (cm) / **Alt:** Altura (cm) / **An:** Anchura (cm) / **PES:** Peso (Kg) / **PU:** Número de puertas / **Mal:** Maletero (l) / **Tra:** Tracción / **Comb:** Combustible **PVP:** Precio recomendado / **Cil:** Cilindrada (l)
Pot: Potencia (CV CEE) / **Con:** Consumo medio (l/100 km / kWh/100 km) / **CO_2:** Emisiones (g/km) **Nota:** Precios recomendados por el fabricante e la fecha de vigencia.

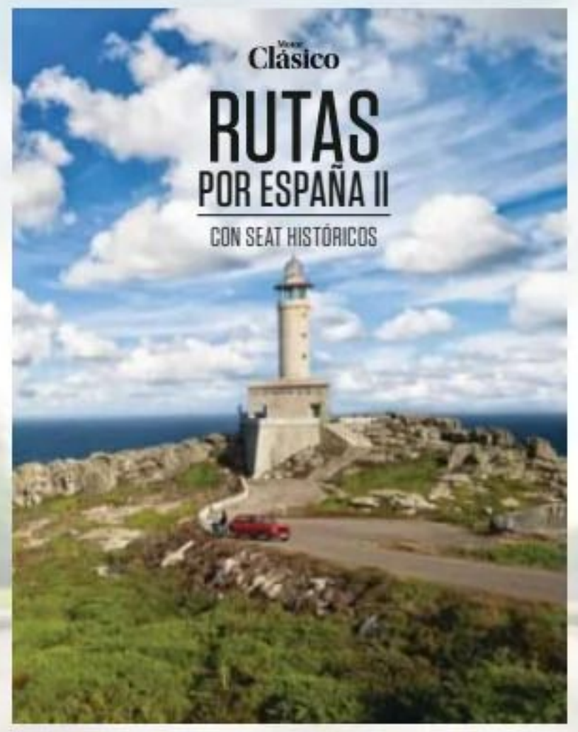
MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	CO_2
Volkswagen T-Roc Life 1.0 TSI 85 kW (115 CV) (2024)	Todoterreno	424	157	182	1304	5	392	4x4	G	32490	1,0	116	5,7	129
Volkswagen T-Roc Life 1.5 TSI 110 kW (150 CV) (2021)	Todoterreno	424	157	182	1304	5	392	4x4	G	34225	1,5	150	6	135
Volkswagen T-Roc Life 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG (2021)	Todoterreno	424	157	182	1304	5	392	4x4	G	35755	1,5	150	6	137
Volkswagen T-Roc Life 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG (2021)	Todoterreno	424	157	182	1304	5	392	4x4	D	40205	2,0	150	5	131
Volkswagen T-Roc Más 1.0 TSI 85 kW (115 CV) (2024)	Todoterreno	424	157	182	1304	5	392	4x4	G	33020	1,0	116	5,7	129
Volkswagen T-Roc Más 1.5 TSI 110 kW (150 CV) (2024)	Todoterreno	424	157	182	1304	5	392	4x4	G	34785	1,5	150	6	136
Volkswagen T-Roc Más 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG (2024)	Todoterreno	424	157	182	1304	5	392	4x4	G	36315	1,5	150	6	137
Volkswagen T-Roc Más 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG (2024)	Todoterreno	424	157	182	1304	5	392	4x4	D	40800	2,0	150	5	131
Volkswagen T-Roc Más Dark 1.0 TSI 85 kW (115 CV) (2024)	Todoterreno	424	157	182	1304	5	392	4x4	G	34665	1,0	116	5,9	135
Volkswagen T-Roc Más Dark 1.5 TSI 110 kW (150 CV) (2024)	Todoterreno	424	157	182	1304	5	392	4x4	G	36415	1,5	150	6,3	143
Volkswagen T-Roc Más Dark 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG (2024)	Todoterreno	424	157	182	1304	5	392	4x4	G	37985	1,5	150	6,3	143
Volkswagen T-Roc Más Dark 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG (2024)	Todoterreno	424	157	182	1304	5	392	4x4	D	42510	2,0	150	5,2	137
Volkswagen T-Roc R 2.0 TSI 4Motion 221 kW (300 CV) DSG (2022)	Todoterreno	424	157	182	1304	5	392	4x4	G	58935	2,0	300	8,5	194
Volkswagen T-Roc R-Line 1.5 TSI 110 kW (150 CV) (2021)	Todoterreno	424	157	182	1304	5	392	4x4	G	38435	1,5	150	6,3	143
Volkswagen T-Roc R-Line 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG (2021)	Todoterreno	424	157	182	1304	5	392	4x4	G	39975	1,5	150	6,3	143
Volkswagen T-Roc R-Line 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG (2021)	Todoterreno	424	157	182	1304	5	392	4x4	D	44415	2,0	150	5,2	137
Volkswagen T-Roc R-Line 2.0 TSI 4Motion 140 kW (190 CV) DSG (2021)	Todoterreno	424	157	182	1304	5	392	4x4	G	48355	2,0	190	7,6	173
Volkswagen Taigo Life 1.0 TSI 70 kW (95 CV) (2021)	Todoterreno	427	152	176	1229	5	440	D	G	27505	1,0	95	5,5	124
Volkswagen Taigo Life 1.0 TSI 81 kW (110 CV) (2022)	Todoterreno	427	152	176	1229	5	440	D	G	28555	1,0	110	5,4	123
Volkswagen Taigo Life 1.0 TSI 81 kW (110 CV) DSG (2021)	Todoterreno	427	152	176	1229	5	440	D	G	30040	1,0	110	5,6	128
Volkswagen Taigo Más 1.0 TSI 70 kW (95 CV) (2024)	Todoterreno	427	152	176	1229	5	440	D	G	27695	1,0	95	5,6	126
Volkswagen Taigo Más 1.0 TSI 85 kW (115 CV) (2024)	Todoterreno	427	152	176	1229	5	440	D	G	28745	1,0	116	5,5	125
Volkswagen Taigo Más 1.0 TSI 85 kW (115 CV) DSG 7 vel. (2024)	Todoterreno	427	152	176	1229	5	440	D	G	30235	1,0	116	5,7	129
Volkswagen Taigo R-Line 1.0 TSI 85 kW (115 CV) (2024)	Todoterreno	427	152	176	1229	5	440	D	G	28745	1,0	116	5,5	125
Volkswagen Taigo R-Line 1.0 TSI 85 kW (115 CV) DSG 7 vel. (2024)	Todoterreno	427	152	176	1229	5	440	D	G	33335	1,0	116	5,7	129
Volkswagen Taigo R-Line 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG (2021)	Todoterreno	427	152	176	1229	5	440	D	G	35420	1,5	150	5,8	132
Volkswagen Tiguan Allspace Life 1.5 TSI 110 kW (150 CV) 7 plazas (2021)	Todoterreno	473	169	184	1571	5	700	4x4	G	43450	1,5	150	6,7	152
Volkswagen Tiguan Allspace Life 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG 7 plazas (2021)	Todoterreno	473	169	184	1571	5	700	4x4	G	47275	1,5	150	6,9	157
Volkswagen Tiguan Allspace Life 2.0 TDI 110 kW (150 CV) 4Motion DSG 7 plazas (2021)	Todoterreno	473	169	184	1571	5	700	4x4	D	51005	2,0	150	6,2	163
Volkswagen Tiguan Allspace Life 2.0 TDI 110 kW (150 CV) 7 plazas (2021)	Todoterreno	473	169	184	1571	5	700	4x4	D	45230	2,0	150	5,3	140
Volkswagen Tiguan Allspace Life 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG 7 plazas (2021)	Todoterreno	473	169	184	1571	5	700	4x4	D	48230	2,0	150	5,7	149
Volkswagen Tiguan Allspace R-Line 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG 7 plazas (2021)	Todoterreno	473	169	184	1571	5	700	4x4	G	54760	1,5	150	7,2	163
Volkswagen Tiguan Allspace R-Line 2.0 TDI 110 kW (150 CV) 4Motion DSG 7 plazas (2021)	Todoterreno	473	169	184	1571	5	700	4x4	D	59495	2,0	150	6,4	169
Volkswagen Tiguan Allspace R-Line 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG 7 plazas (2021)	Todoterreno	473	169	184	1571	5	700	4x4	D	54705	2,0	150	5,9	155
Volkswagen Tiguan Allspace R-Line 2.0 TSI 140 kW (190 CV) 4Motion DSG 7 plazas (2021)	Todoterreno	473	169	184	1571	5	700	4x4	G	60650	2,0	190	8,4	192
Volkswagen Tiguan Life 1.5 TSI 110 kW (150 CV) (2020)	Todoterreno	451	167	184	1502	5	476	D	G	39840	1,5	150	6,5	147
Volkswagen Tiguan Life 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG 7 vel. (2020)	Todoterreno	451	167	184	1502	5	476	D	G	42610	1,5	150	6,7	152
Volkswagen Tiguan Life 2.0 TDI 110 kW (150 CV) (2021)	Todoterreno	451	167	184	1502	5	476	D	D	41565	2,0	150	5,2	136
Volkswagen Tiguan Life 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG 7 vel. (2020)	Todoterreno	451	167	184	1502	5	476	D	D	44290	2,0	150	5,5	145
Volkswagen Tiguan R-Line 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG 7 vel. (2020)	Todoterreno	451	167	184	1502	5	476	D	G	50830	1,5	150	6,9	157
Volkswagen Tiguan R-Line 2.0 TDI 110 kW (150 CV) (2021)	Todoterreno	451	167	184	1502	5	476	D	D	47715	2,0	150	5,3	140
Volkswagen Tiguan R-Line 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG 7 vel. (2020)	Todoterreno	451	167	184	1502	5	476	D	D	50455	2,0	150	5,7	150
Volkswagen Tiguan R-Line 2.0 TDI 147 kW (200 CV) 4Motion DSG 7 vel. (2020)	Todoterreno	451	167	184	1502	5	476	D	D	60215	2,0	200	6,5	171
Volkswagen Tiguan 2.0 TDI 150 CV DSG (2023)	Todoterreno	454	166	184	1598	5	490	4x4	D	42560	2,0	150	5,3	139
Volkswagen Tiguan Life 2.0 TDI 150 CV DSG (2023)	Todoterreno	454	166	184	1598	5	490	4x4	D	45690	2,0	150	5,4	141
Volkswagen Tiguan Más 2.0 TDI 150 CV DSG (2024)	Todoterreno	454	166	184	1598	5	490	4x4	D	46800	2,0	150	5,6	148
Volkswagen Tiguan R-Line 2.0 TDI 150 CV DSG (2023)	Todoterreno	454	166	184	1598	5	490	4x4	D	52345	2,0	150	5,6	146
Volkswagen Tiguan R-Line 2.0 TDI 4Motion 193 CV DSG (2024)	Todoterreno	454	166	184	1598	5	490	4x4	D	57080	2,0	193	6,4	169
Volkswagen Touareg Elegance 3.0 V6 TDI 4Motion 170 kW (231 CV) (2023)	Todoterreno	490	169	198	2118	5	665	4x4	D	77020	3,0	231	8,2	214
Volkswagen Touareg R-Line 3.0 V6 TDI 4Motion 170 kW (231 CV) (2023)	Todoterreno	490	169	198	2118	5	665	4x4	D	84590	3,0	231	8,3	216
Volkswagen Touareg R-Line 3.0 V6 TDI 4Motion 210 kW (286 CV) (2023)	Todoterreno	490	169	198	2118	5	665	4x4	D	90300	3,0	286	8,3	217
Volkswagen Touran Life 1.5 TSI 110 kW (150 CV) 5 plazas (2024)	Monovolumen	453	166	183	1585	5	633	D	G	41745	1,5	150	6,7	150
Volkswagen Touran Life 1.5 TSI 110 kW (150 CV) 7 plazas (2024)	Monovolumen	453	166	183	1585	5	633	D	G	42545	1,5	150	6,7	152
Volkswagen Touran Life 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG 7 vel. 5 plazas (2024)	Monovolumen	453	166	183	1585	5	633	D	G	44350	1,5	150	6,6	149
Volkswagen Touran Life 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG 7 vel. 7 plazas (2024)	Monovolumen	453	166	183	1585	5	633	D	G	45150	1,5	150	6,7	151
Volkswagen Touran Life 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG 7 vel. 5 plazas (2024)	Monovolumen	453	166	183	1585	5	633	D	D	49125	2,0	150	5,3	139
Volkswagen Touran Life 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG 7 vel. 7 plazas (2024)	Monovolumen	453	166	183	1585	5	633	D	D	49920	2,0	150	5,4	141
Volkswagen Touran Life 2.0 TDI 90 kW (122 CV) 5 plazas (2024)	Monovolumen	453	166	183	1585	5	633	D	D	42835	2,0	122	5,1	133
Volkswagen Touran Life 2.0 TDI 90 kW (122 CV) 7 plazas (2024)	Monovolumen	453	166	183	1585	5	633	D	D	43630	2,0	122	5,2	135
Volkswagen Touran R-Line 1.5 TSI 110 kW (150 CV) 5 plazas (2024)	Monovolumen	453	166	183	1585	5	633	D	G	45440	1,5	150	6,6	149
Volkswagen Touran R-Line 1.5 TSI 110 kW (150 CV) 7 plazas (2024)	Monovolumen	453	166	183	1585	5	633	D	G	47135	1,5	150	6,7	151
Volkswagen Touran R-Line 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG 7 vel. 5 plazas (2024)	Monovolumen	453	166	183	1585	5	633	D	G	49085	1,5	150	6,6	149
Volkswagen Touran R-Line 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG 7 vel. 7 plazas (2024)	Monovolumen	453	166	183	1585	5	633	D	G	49885	1,5	150	6,7	151
Volkswagen Touran R-Line 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG 7 vel. 5 plazas (2024)	Monovolumen	453	166	183	1585	5	633	D	D	53165	2,0	150	5,3	138
Volkswagen Touran R-Line 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG 7 vel. 7 plazas (2024)	Monovolumen	453	166	183	1585	5	633	D	D	53960	2,0	150	5,3	140
Volkswagen Touran R-Line 2.0 TDI 90 kW (122 CV) 5 plazas (2024)	Monovolumen	453	166	183	1585	5	633	D	D	46640	2,0	122	5	132
Volkswagen Touran R-Line 2.0 TDI 90 kW (122 CV) 7 plazas (2024)	Monovolumen	453	166	183	1585	5	633	D	D	47435	2,0	122	5,1	134

G GASOLINA **D** DIESEL **E** ELÉCTRICO **H** HÍBRIDO **P** HÍBRIDO ECHUFABLE **A** ALCOHOL/GASOLINA **N** GAS(GNC)/GASOLINA **L** GAS(GLP)/GASOLINA

COMPLETA TU BIBLIOTECA CON LOS MEJORES LIBROS DEL MUNDO DEL MOTOR



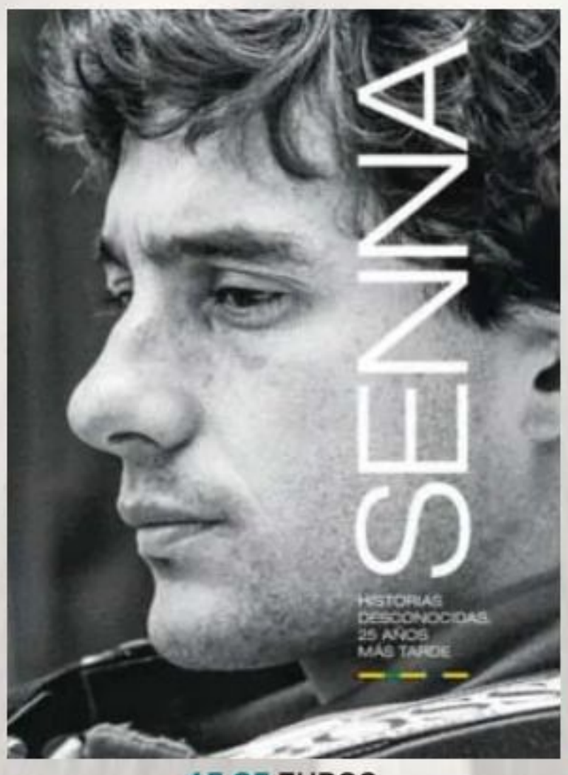
19,95 EUROS



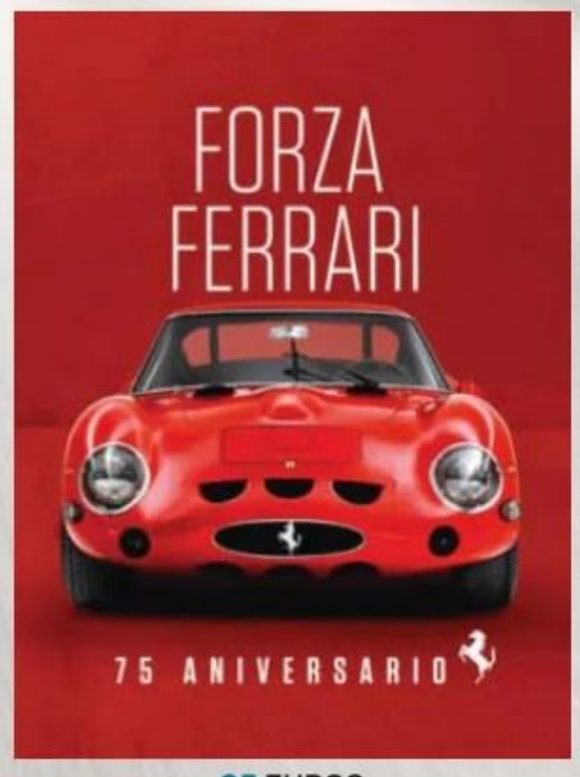
18 EUROS

18 EUROS

14,95 EUROS



15,95 EUROS



25 EUROS

¡CÓMPRALOS YA!

Y MUCHOS MÁS TÍTULOS PARA ELEGIR EN

91 060 44 83
Lunes a viernes de 9:00 h. a 18:00 h.
Julio y agosto de 8:00 a 15:00 h.

- suscripciones.sportlifeiberica.es
- suscripciones@slib.es

Precios válidos para España para formato en papel.

Disponibles también en

Disponible en el App Store

DISPONIBLE EN Google play

SUSCRÍBETE A

autopista

Suscripción
3 números de
Autopista

+

Libro “Forza
Ferrari 75
Aniversario”

25€

EDICIÓN LIMITADA

Un repaso a la historia de la marca más icónica de la automoción a través de las pruebas de sus modelos míticos, todo ello aderezado por un recorrido obligatorio por su trayectoria en la F1.

91 060 44 83

suscripciones.sportlifeiberica.es
suscripciones@slib.es*

Búscala también en SportLife Ibérica Store

Disponible en el App Store

ANDROID APP EN Google play

SEAT LEÓN

Tan nuestro, tan SEAT.

En 10 años pasan muchas cosas, pero tu SEAT León seguirá ahí.
Estrénalo con 10 años de garantía.

37TH AMERICA'S CUP BARCELONA

10 AÑOS GARANTÍA

Consumo medio combinado de 4,5 a 6,3 l/100 km. Emisiones ponderadas de CO_2 de 119 a 145 g/km. (Valores WLTP). Imagen acabado SEAT León FR XS con opcionales.